



Fotos: Michael Blumenstein | Thorsten Weigl (1)

Die LED-Rückleuchten des Ioniq 9 sind nicht defekt, die Kamera erfasst aufgrund der Pulsweitenmodulation nicht alle.

# Das Riesenbaby

Nach dem kleinsten E-Hyundai (dem Inster) rollt am anderen Ende der Ioniq 9 als jüngster Spross der Koreaner in die Elektroauto-Manege. Was er kann? Groß sein.

**Der Ioniq 9** würde vermutlich gut ins Beuteschema von Chinesen passen – in China steht man auf große Autos. Seit Jahrzehnten gibt es landesspezifische Langversionen bekannter Modelle wie dem 5er-BMW. „Quality Time“ heißt in China, eine Stunde im Auto zu verbringen, ohne ans Fahren zu denken. Auch deswegen wird dort mehr Wert auf Onboard-Entertainment gelegt – und auf Platz zum Lümmeln.

China muss sich aber mit dem Ankommen des koreanischen Riesenbabys noch gedulden – sofern der 9 in China angeboten wird. Auffallen würde er dort nicht. Bei uns ist er ein Hingucker. Schon allein wegen seiner Länge (5,06 Meter), seiner Breite (1,98 Meter ohne Spiegel) und seiner Höhe (1,79 Meter). Dass ein 5er-BMW (Euro-Version) dieselbe Länge aufweist, sei nur zur Einordnung erwähnt.

Hyundai hat es dennoch geschafft, das Äußere gefällig zu gestalten – und ziemlich glatt. 0,26 lautet der cw-Wert im Bestfall. Mit 3,13 Metern besitzt er zudem einen Radstand, der nach chinesischem Geschmack duftet und Raum zwischen Vorder- und Hinterachse schafft. Und damit Platz für die Insassen – auch in Deutschland. Kaum ein Pkw hat mehr zu bieten.

Ab Werk ist der Ioniq 9 (Startpreis 57.563 Euro) ein Siebensitzer. Wählt man die zweite und von uns gefahrene Ausstattungslinie Techniq (65.126 Euro), die wohl knapp 50 Prozent der Käufer wählen, gibt es ebenfalls sieben komfortable und mit Leder bezogene Sitze. Lediglich die Topversion Uniq kann als Sechssitz-Variante bestellt werden. Kostenpunkt: Ab 72.059 Euro, feinstes Nappaleder und ein bisschen Chichi inklusive.

## Techniq, die goldene Mitte

Techniq ist nicht nur die Mitte, sondern nach unserem Empfinden die goldene. Zur bereits umfangreichen Grundausstattung des Ioniq 9 addieren sich die (klimatisierten) Ledersitze mit „Relax-Funktion“ und einstellbaren Sitzwangen für die erste Reihe. Das sehr vernünftig klingende Bose-Soundsystem, das exzellente Head-up-Display, Matrix-LED-Scheinwerfer, Sonnenrollos im Fond sowie 20-Zoll-Alus (275/50 R20) anstelle der 19-Zöller (255/60 R19) sind erwähnenswerte Details des Techniq. Ob die Extras, die nicht einzeln zu bekommen sind, rund 7.500 Euro Aufpreis rechtfertigen, entscheidet jeder selbst.

Die Sechssitz-Konfiguration (des Uniq) bietet in der zweiten Reihe nochmals mehr Platz (in der Breite) und gegen Aufpreis mehr Variabilität und Komfort. Dann gibt es für je 840 Euro die „Relax-Sitze“ (verlängerte Beinauflage, wie vorn) oder das „Swivel-Paket“, das die zweite Reihe entgegen der Fahrtrichtung montierbar macht – beide Funktionalitäten zusammen gibt es auch im Uniq nicht. Ganz hinten sitzt man auf im Lehnenwinkel verstellbaren, dünneren Sitzen, die sich auf Knopfdruck elektrisch motiviert im Ladeboden versenken lassen.

Selbst 1,90-m-Passagiere kommen hinten hinein und können eine Lang-Etappe klemmfrei durchhalten, sofern die mittlere Sitzreihe dezent nach vorn geschoben wird. Der Ioniq 9 ist ein echter Siebensitzer – oder Lademeister mit bis zu 2.419 Litern Gepäckraum. Dass es keine Ablage für das Gepäckrollo gibt, ist ein Fauxpas.

## Viele Tasten

In der ersten Reihe findet sich der Fahrer schnell zurecht. Haptische Tasten und Drehregler vereinfachen die Bedienung. Sinnvolle Shortcuts wie



**1** Die Sitzposition ist nicht zu 100 Prozent befriedigend. Die Abmessungen und die mangelnde Übersichtlichkeit sind gewöhnungsbedürftig. **2** Ganz hinten sitzen Erwachsene bequem. **3** 2.419 Liter passen in das Frachtabteil des Jumbos.

das lange Drücken auf die Lautstärke-Walze im Lenkrad lassen den Tempowarner verstummen. Wer Hyundai, Kia oder Genesis kennt, blickt sofort durch. Die Menütiefe zur Individualisierung ist vorhanden, aber nach einer halben Stunde des Anpassens an die eigenen Vorlieben sind diese gesetzt und aktiv, sobald man mit seinem „verbundenen“ Smartphone in den Ioniq 9 einsteigt. Strom, ob induktiv oder per USB-C, gelingt – egal, wo man gerade sitzt.

Die Übersichtlichkeit des Koreaners ist ... wenig übersichtlich. Das Auto ist auch innen ein Trumm und man wartet nach dem Sprechen aufs Echo. Das kommt aber nicht, einerseits wegen der bei allen Versionen installierten Akustikverglasung und der ab Techniq

integrierten aktiven Geräuschunterdrückung, für die das Bose-Soundsystem verantwortlich ist (Stichwort: Noise-Cancelling-Kopfhörer). Dafür quengeln sich ab Landstraßentempo die breiten Räder akustisch ins Gehör.

### Basisantrieb taugt

Also Motor an und Gang rein. Beides gelingt über den nicht ideal platzierten Wählhebel über dem rechten Knie und die rund 2,7 Tonnen rollen sanft an. Auf dem Papier beeindruckt vor allem die Akkukapazität. 107 kWh (nutzbar) sind oberste Liga. 620 Kilometer sollen mit einer Vollladung gestromert werden können (WLTP: 19,9 kWh). Das Laden entfällt zwar auch beim Ioniq 9 nicht, aber dank 800-Volt-Technik und einer maximalen Ladeleistung von 233 kW lässt sich der Akku in 24 Minuten von 10 auf 80 Prozent bringen und man kann weiterdüsen. Durch die Bidirektionalität kann der Ioniq 9 Strom spenden, auf dem Campingplatz, bei liegengebliebenen Stromern etc.

Trotz des ungünstigen Leistungsgewichts ist der Basismotor mit 218 PS unsere Empfehlung. In der Kombina-

tion mit 350 Newtonmetern fährt sich der Ioniq 9 mit Heckantrieb souverän, ohne übermütig zu sein. 190 km/h sind möglich.

Der Fahrkomfort des Ioniq 9 passt zum Fahrzeug: gediegen, ruhig, komfortorientiert. Die 20-Zoll-Räder bieten genug Gummi, um das klassische Feder-Dämpfer-Setup passend zu unterstützen, sportlich ist nichts. Ein adaptives Fahrwerk gibt es nicht. Lediglich die Hinterachse besitzt eine Niveauregulierung, was bei voller Beladung und dem Ziehen eines Anhängers hilfreich ist. Die von uns gefahrene Heckantriebs-Version – die vermutlich knapp 40 Prozent der Kunden wählen – darf 1,6 Tonnen schleppen.

Das Topmodell mit fast 430 PS und Allradantrieb bringt es auf 2,5 Tonnen. Dazwischen bewegt sich der 307-PS-4x4, der nimmt auch 2,5 Tonnen an den Haken und ist mit 3.361 Euro Aufpreis (von 218 auf 307 PS) fair kalkuliert. Der Nachteil bei der Reichweite hält sich mit etwa 20 Schrumpfkilometern in Grenzen.

Der Ioniq 9 ist der typische User-Chooser-Dienstwagen, der selbst in voller Montur günstiger ist (Versteuerung) als ein Polo. Verrückte Welt.*mb*

## Hyundai Ioniq 9 Techniq 7-Sitzer RWD

**Preis ab:** 65.126 €

Elektro-Heckmotor

160 kW/218 PS | 350 Nm

190 km/h | 9,4 s

**WLTP-Verbrauch:** 19,9 kWh

**Reichweite:** 620 km

**Akkukapazität:** 107 kWh (netto)

**800-Volt-Bordnetz**

**Laden:** AC 11 kW | DC 233 kW

**Maße:** 5.060 x 1.980 x 1.790 mm

**Kofferrabteil:** 338–908–2.419 Liter +  
Frunk 88 Liter

**Wartung:** 2 Jahre/30.000 km

**Garantie:** 5 Jahre

8 Jahre/160.000 km (Akku)



Im Vergleich zum Kia EV 9 (Technikbruder) ist der Ioniq 9 glatter und gefälliger.

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer