ADAC

autotest

Hyundai IONIQ Elektro Style

Fünftürige Schrägheckimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Wer sich für einen Ioniq entscheidet, hat die Qual der Wahl zwischen drei Antriebskonzepten - mit oder ohne Verbrennungsmotor. Wer sich für die lokale Emissionsfreiheit entscheidet, wird dies aus Überzeugung tun, da man einen deutlichen Mehrpreis bei der Anschaffung in Kauf nehmen muss. In der getesteten mittleren Ausstattungsvariante beläuft sich dieser auf über 8.000 Euro, wenn man die Kaufprämie nicht berücksichtigt, denn Hyundai ruft für den Kompaktwagen 35.500 Euro auf. Im Elektro-Ioniq ist eine 28-kWh-Batterie verbaut, mit der auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 210 km möglich sind. Zum Vergleich: Der Ampera-e kommt rund 340 weit. Der Elektromotor mit 88 kW und einem Drehmoment von maximal 295 Nm bietet ordentliche Fahrleistungen. Praktisch im Alltag ist, dass man über Schaltwippen am Lenkrad die Rekuperation in vier Stufen anpassen kann. In Stufe Null besitzt der Ioniq eine Art Segelfunktion und rollt sehr lange aus - das spart bei vorausschauender Fahrweise Energie. In der dritten Stufe ist die Rekuperation so stark, dass die Verzögerung im fließenden Verkehr vollkommen ausreicht und man die mechanische Bremse nur zum Anhalten oder bei starken Bremsungen betätigen muss. Diese Lösung zahlt sich im Alltag aus und wirkt sich sowohl auf die Fahrbarkeit als auch auf den Energieverbrauch positiv aus. Dieser liegt im EcoTest samt der Ladungsverluste bei niedrigen 14,7 kWh/100 km. Voll geladen ist eine leere Batterie an der haushaltsüblichen Steckdose allerdings erst nach zwölf Stunden. Schneller geht es an einer Wallbox (4,5 bis rund 6 h) oder an Schnellladestationen. Bei 50 kW ist die Batterie dann nach rund 30 min zu 80 % geladen. In der Summe liefert der Hyundai ein gelungenes Bild ab und präsentiert sich somit als ernstzunehmender Konkurrent auf dem E-Fahrzeugsektor. **Konkurrenten:** u.a.: Nissan Leaf, Opel Ampera-e, VW e-Golf.

⊕ gutes Platzangebot vorn, umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung

⊖ Dach-, Stütz- und Anhängelasten unzulässig, mäßige Rundumsicht, überschaubare Reichweite

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,1
AUTOKOSTEN	2,0

Zielgruppencheck

Familie	3,3
Stadtverkehr	3,2
Senioren	3,1
Langstrecke	2,8
Transport	3,5
Fahrspaß	3,1
Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★★

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie macht auf den ersten Blick einen guten Eindruck, schaut man allerdings genauer hin, lassen sich einige Nachlässigkeiten erkennen. So sind beispielsweise die Türen mehrteilig ausgeführt und es fehlen Scheibenrahmenverkleidungen. Schließt man die Türen mit geöffneten Seitenscheiben, scheppern diese. Die im Innenraum verwendeten Kunststoffe sind mit Ausnahme der oberen Bereiche hart und kratzempfindlich. Im Kofferraum sind der Heckabschluss und links ein Kunststoffdeckel hart und kratzempfindlich, die Seitenwände bestehen aus Stoff.

⊕ Lob verdient Hyundai bei der Innenraumverarbeitung. Die Armaturen sitzen passgenau und auch die Übergänge der einzelnen Elemente sind akkurat ausgeführt. Der Unterboden ist zugunsten der Aerodynamik vollständig verkleidet.

⊖ Kritik gibt es bei der Motorhaube. Diese wird nicht wie in dieser Klasse üblich mit Gasdruckfedern offen gehalten, sondern nur mittels einfachem Haltestab.

4,1 Alltagstauglichkeit

Die 28-kWh-Batterie des Ioniq kann serienmäßig mit Wechselstrom (Steckertyp 2; bis 6,6 kW) - aber nur einphasig- und über einen CCS-Ladeanschluss mit Schnellladefunktion geladen werden. Ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose wird ebenfalls ausgeliefert. Wird der Hyundai an der Haushaltssteckdose (2,3 kW) geladen, ist die leere Batterie erst nach rund zwölf Stunden wieder voll. Schneller geht es über eine Wallbox. Das mitgelieferte Ladekabel ist auf 20 A ausgelegt, somit kann die leere Batterie mit 4,6 kW in rund sechs Stunden geladen werden. Mit 6,6 kW ist der Ladevorgang nach rund 4,5 Stunden abgeschlossen. An einer Gleichstrom-Ladestation mit 50 kW ist die Batterie nach etwas mehr als 30 Minuten zu 80 Prozent geladen, bei einer 100 kW-Ladestation sind die 80 Prozent bereits nach rund 20 Minuten erreicht. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 210 km, was für die meisten Pendler ausreichen dürfte. Ein Wendekreis von 11,4 m, eine Fahrzeuglänge von knapp 4,5 m und eine Breite von 2,05 m (inkl. Außenspiegel) haben eine nur durchschnittliche Stadttauglichkeit zur Folge. Die maximale Zuladung liegt bei überschaubaren 410 kg.

⊖ Anhänge-, Stütz- und Dachlasten sind nicht zulässig. Ein Reserve- oder Notrad ist für den Ioniq Elektro nicht erhältlich, damit bleibt im Falle einer Reifenpanne nur das Reparaturset, das sich unter Umständen als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord.

3,4 Licht und Sicht

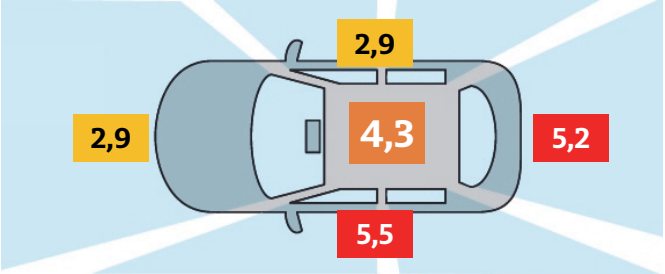
Sowohl das vordere Karosserieende als auch der schräge Heckabschluss entziehen sich dem Blick des Fahrers. Das Heck lässt sich aber aufgrund des Heckspoilers und der nahezu senkrechten Scheibe darunter noch akzeptabel abschätzen. Beim Rangieren helfen bei der mittleren Ausstattung lediglich Parksensoren am Heck sowie eine Rückfahrkamera - Parksensoren vorn sind für die getestete Ausstattungsvariante nicht erhältlich. Der elektrisch angetriebene Ioniq ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Allerdings wird die LED-Technik nur für das Abblendlicht verwendet, für das Fernlicht werden Halogenleuchtmittel eingesetzt. Abbiege- und Kurvenlicht sind nicht erhältlich. Die Leuchtweite wird automatisch geregelt, eine Scheinwerferreinigungsanlage hat sich Hyundai allerdings gespart. Das Abblendlicht leuchtet die Fahrbahn gut aus, der Lichtkegel dürfte aber etwas weiter reichen.

Die Sicht nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen, die nicht versenkbaren Kopfstützen und die kleine, durch den Heckspoiler geteilte Heckscheibe extrem eingeschränkt.

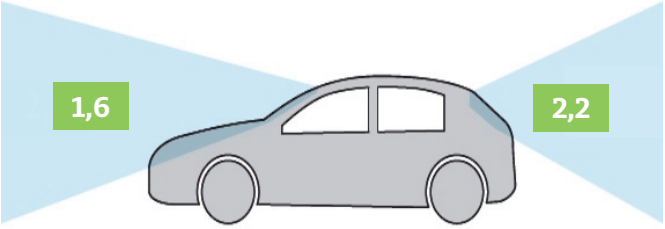
© ADAC e.V. | Seite 2

⊖ Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat aufgrund der breiten Dachsäulen und der kleinen bzw. durch den Heckspoiler geteilten Heckscheibe schlecht aus. Darunter leidet auch das Sichtfeld im Innenspiegel, der immerhin serienmäßig automatisch abblendet. Darüber hinaus fehlt ein Heckwischer, was die Sicht nach hinten bei regnerischem Wetter oder bei Schneefall deutlich einschränkt.
Bei aktivierter Warnblinkanlage kann der Blinker nicht gesetzt und damit beispielsweise beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

Rundumsicht
Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld
Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,6 Ein-/Ausstieg

Die Schweller liegen in angenehmer Höhe über der Fahrbahn, innen ist die Oberkante aber ein gutes Stück über dem Bodenblech. Zudem sind die Sitze recht tief verbaut und die A-Säule verläuft flach - dadurch steigt man insgesamt allenfalls zufriedenstellend ein und aus. Im Fond findet man eine große Türöffnung vor und steigt recht bequem ein, beeinträchtigend wirken sich hier allerdings die flache Dachlinie und die niedrig positionierte Rückbank aus. Geöffnet werden kann der Elekto-Ioniq in allen Ausstattungsvarianten dank serienmäßigem schlüssellosen Zugangssystem via Tasten an den vorderen Türgriffen und an der Heckklappe.

⊕ Nach dem Öffnen und beim Abschließen leuchten die Scheinwerfer sowie Lampen an den Außenspiegeln das Fahrzeugumfeld aus. Zudem sind die vorderen Türgriffe dann beleuchtet.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,4 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraum-Volumen fällt geringer aus als bei der Hybrid-Variante. Minimal lassen sich nur 260 l und maximal 1.060 l verstauen. Vollbeladen passen bis unter das Dach 400 l oder acht handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Bei umgeklappter Rückbank finden bis zur Scheibenunterkante bis zu 600 l Platz.

Mit 260 l Volumen ist der Kofferraum des Ioniq Elektro kleiner als bei der Hybrid-Variante (350 l).

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Bis zur Kofferraumabdeckung lässt sich das Ladeabteil gut nutzen, darüber schränkt die schräg stehende Heckscheibe die Nutzbarkeit ein. Da die Heckklappe weit öffnet, können sperrige Gegenstände gut verladen werden. Die Ladekante liegt rund zwölf Zentimeter über dem Ladeboden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne entsteht keine Stufe, nur der Boden steigt ab der Rückbank leicht an.

© ADAC e.V.

⊕ Unter dem Kofferraumboden befindet sich unter anderem eine Ablagemöglichkeit für das Gepäckrollo.

⊖ Unpraktisch ist die mit rund 75 cm weit über der Fahrbahn liegende Ladekante, da das Gepäck zum Einladen weit angehoben werden muss.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist ab Werk asymmetrisch geteilt und ohne großen Kraftaufwand klappbar. Nur wenn die Vordersitze ganz hinten sind, müssen die Kopfstützen vorher abgezogen werden. Kleine Utensilien sowie das Ladekabel können unter dem Kofferraumboden untergebracht werden. Darüber hinaus gibt es ein Gepäcknetz am Kofferraumboden.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich.

2,6 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Das Cockpit gibt keine Rätsel auf. Die meisten Schalter sind dort positioniert, wo man sie erwartet und das Hauptdisplay ist in nahezu optimaler Höhe verbaut. Das Klimaanlagenbedienteil ist mit großen Tasten übersichtlich gestaltet, aber etwas tief positioniert. Dennoch gibt es Schalter, die sich nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers befinden. Dazu gehören die Schalter links neben dem Lenkrad und die Tasten für die Sitz-/Lenkradheizung sowie die Handbremse zwischen den Vordersitzen. Auch wenn die Menüführung schlüssig ist, bedarf es einer intensiveren Eingewöhnung, da sich manche Systemfunktionen nur im Kombiinstrument und andere wiederum nur über das Touchdisplay anpassen lassen. Während sich das Lenkrad vorbildlich in Höhe und Weite einstellen lässt, gibt es bei den Pedalen Verbesserungspotenzial. So fehlt beispielsweise am Bremspedal eine Schutzkappe, die verhindert, dass man beim Wechsel vom Gaspedal nicht mit der Schuhsohle darunter hängen bleibt. Die Schalter zum Einlegen der Fahrstufe sind ebenfalls nicht optimal positioniert - es gibt jedoch eine Handablage davor. Die Schalterbeleuchtung dürfte insgesamt etwas umfangreicher ausfallen - weder der Spiegeleinsteller, noch die Luftdüsen oder die Schalter am Himmel sind beleuchtet.

⊕ Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen. Je nach Fahr-Modus wird die Darstellung verändert. Beispielsweise

Die Bedienung ist weitgehend funktionell, die verwendeten Materialien könnten jedoch bei einem Preis von über 30.000 Euro hochwertiger sein.

im Sport-Modus wird die Anzeige rot gefärbt, die Geschwindigkeit digital angezeigt und eine Leistungsanzeige in Prozent angezeigt. Im Hauptdisplay lassen sich die einzelnen Modi individualisieren. Es kann beispielweise die Rekuperationsstufe oder der Klimatisierungsstil (Eco/Normal) angepasst werden. Zudem kann die Vorklimatisierung eingestellt werden - es sind zwei unterschiedliche Abfahrtszeiten programmierbar. Neben dem normalen Bordcomputer im Kombiinstrument lassen sich auch Energiedaten im Hauptdisplay anzeigen.Elektrische Fensterheber sowie ein Licht- und Regensensor sind serienmäßig an Bord und erleichtern den Alltag.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Ein Audio- und SD-Navigationssystem mit Live Services (bei gekoppeltem Mobiltelefon mit Datenverbindung) samt zehn Jahren Kartenupdates bietet der Ioniq ab Werk. Man kann sich u.a. auf der Karte Ladestationen (nach Ladesäulen-Typ) anzeigen lassen. Eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und die Möglichkeit des induktiven Smartphoneladens gehört ebenfalls zum Serienumfang. Externe Geräte können via USB- und AUX-Anschluss, Mobiltelefone mit Android Auto und Apple Car Play gekoppelt werden. DAB+ und ein Soundsystem mit acht Lautsprechern gehören ebenfalls zum Serienumfang.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

© ADAC e.V. | Seite 4

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht die Beinfreiheit für Fahrer bis zu einer Größe von 1,90 m - nach oben hätten Fahrer bis knapp 2,05 m Platz. Die Innenbreite ist für die Fahrzeugklasse angemessen. Das Raumempfinden wird nur durch die flachen Seitenscheiben etwas gemindert.

3,5 Raumangebot hinten

Im Fond können Passagiere bis knapp 1,80 m bequem sitzen. Hier liegen Kopf- und Beinfreiheit auf ähnlichem Niveau. Das Raumgefühl wird hier aber stärker eingeschränkt als vorn. Die abfallenden Dachlinie, die schmalen Seitenscheiben und die hohe Seitenlinie hinterlassen ein beengendes Gefühl, auch wenn die gemessene Innenbreite durchaus akzeptabel ist.

Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

3,4 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten werden für den Ioniq nicht angeboten. Ablagemöglichkeiten gibt es vorn in ausreichender und hinten in geringer Anzahl. Es befinden sich vorn wie hinten je zwei Becherhalter, die Türfächer fallen insgesamt aber klein aus. Immerhin finden vorn 1-Liter-Flaschen in den Türverkleidungen Platz. An den Lehnen der Vordersitze gibt es anstatt geschlossener Taschen lediglich Netze. Das kleine Handschuhfach ist weder klimatisiert, beleuchtet noch abschließbar.

2,9 KOMFORT

2,9 Federung

Das Fahrwerk der Elektro-Variante wirkt im Vergleich zum Hybridmodell ein Stück ausgewogener, bei niedrigen bis mittleren Geschwindigkeiten werden die Fahrbahnunebenheiten aber trotzdem noch leicht spürbar an die Insassen weitergereicht - zudem werden kurze Anregungen, wie sie beispielsweise durch Querfugen entstehen, mit Achspoltern quittiert. Kopfsteinpflaster überträgt sich deutlich ans Lenkrad, zudem wird die Karosserie zum Wummern angeregt. Einseitige Einzelhindernisse absorbiert die Federung souverän. Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten besitzt der Elektro-Ioniq (im Vergleich zum Hybrid) etwas ausgeprägtere Aufbaubewegungen, spricht aber auch etwas sensibler auf Unebenheiten an.

3,0 Sitze

Bis zur mittleren Ausstattungsvariante lassen sich die Vordersitze lediglich manuell einstellen - allerdings nur in der Höhe, eine Sitzflächenneigungseinstellung ist nicht möglich. Für den Fahrer gibt es zudem eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Es lassen sich aber weder die Wangen einstellen noch die recht kurzen Sitzflächen verlängern. Die Vordersitze zeigen sich zufriedenstellend konturiert, der Seitenhalt dürfte im Schulterbereich allerdings ausgeprägter sein. Die äußeren Fondsitze sind kaum konturiert und der Mittelplatz eignet sich bestenfalls für Kurzstrecken, da er hart und unbequem ist.

3,0 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 recht hohe 69,0 dB(A). Das belegt: E-Autos sind bei höheren Geschwindigkeiten nicht leiser als konventionell betriebene Fahrzeuge. Maßgeblich für den Geräuschpegel verantwortlich sind dabei die Windgeräusche, die bei höheren Geschwindigkeiten vordergründig wahrgenommen werden.

© ADAC e.V. | Seite 5

Doch auch Umgebungs- oder Fahrgeräusche können von den Insassen nicht ferngehalten werden. So sind beispielsweise Steinchen in den Radhäusern deutlich hörbar und Kopfsteinpflaster regt die Karosserie zum Dröhnen an.

⊕ Vom Elektromotor ist bis auf ein leises Summen nichts vernehmbar.

2,6 Klimatisierung

Beim Elektro-Ioniq sind serienmäßig eine Wärmepumpe und eine Einzonen-Klimaautomatik samt Frisch-/Umluftsteuerung an Bord. Der Klimakompressor bzw. die Heizfunktion kann separat aktiviert werden, um den Stromverbrauch zu reduzieren. Zudem gibt es die Möglichkeit, den Luftstrom auf den Fahrer zu reduzieren (Driver only), wenn dieser allein unterwegs ist. Eine Sitzheizung vorn sowie eine Lenkradheizung sind serienmäßig verbaut. Zugunsten der Reichweite kann der Ioniq bereits während des Ladens vorklimatisiert werden.

⊖ Es ist ungünstig, dass sich der Luftstrom der vorderen Luftdüsen nicht mittels Drehrad, sondern nur über Schließen der Düsen reduzieren lässt.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Im getesteten Ioniq ist ein Elektromotor mit einer Leistung von 88 kW/120 PS und einem maximalen Drehmoment von 265 bzw. 295 Nm im Sportmodus verbaut. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 165 km/h, die Beschleunigung von 0 auf Tempo 100 gibt Hyundai im Normal-Modus mit 10,2 s (im Sport-Modus mit 9,9 s) an. Da das maximale Drehmoment vom Stand weg anliegt, ist flottes Anfahren und Einfädeln in den fließenden Verkehr sehr gut möglich. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Ioniq Elektro in 5,6 Sekunden (Normal-Modus). Darüber hinaus gibt es noch den ECO-Mode, der auf niedrigen Energieverbrauch ausgelegt ist.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem guten Elektroantrieb zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg gut durch und gibt sein Drehmoment spontan und gleichmäßig ab.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Da der Elektromotor ein sehr hohes Drehzahlband abdecken kann, benötigt der Elektro-Ioniq kein Getriebe mit mehreren Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt realisiert die Steuerung zwar leicht verzögert, aber ruckfrei. Gewöhnungsbedürftig ist allerdings das Einlegen einer Fahrstufe. Anstatt eines Wählhebels gibt es vier einzelne Tasten für den Vor-/Rückwärtsgang, die Neutral- und Parkstellung. Am Lenkrad gibt es Paddel, mit welchen die Rekuperation in vier Stufen angepasst werden kann. Links wird die Rekuperation erhöht, rechts zurück genommen. In der stärksten Stufe, ersetzt die Rekuperation nahezu eine normale Bremsung im üblich fließenden Verkehr. Ohne Rekuperation (Stufe 0) ist Segeln möglich, dann rollt der Wagen sehr weit ohne stark zu verzögern, was bei vorausschauender Fahrweise Energie spart. Die serienmäßige Autohold-Funktion hindert das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt am Zurückrollen an Steigungen.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Der elektrisch angetriebene Ioniq quittiert plötzliche Lenkimpulse mit einem nachpendelnden Heck. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Ioniq wenig. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Elektro-Ioniq recht anspruchsvoll. Beim ersten, einer Schrecksituation nachempfunden starken Anlenken drängt zunächst das Heck, beim anschließenden Gegenlenken schiebt das Fahrzeug

© ADAC e.V.

über alle vier Räder. Schleudern wird vom ESP zuverlässig verhindert. Insgesamt hinterlässt das Fahrzeug keinen sehr dynamischen Fahreindruck. Der Grenzbereich kündigt sich früh an, die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen nicht sehr hoch. Erzeugt man einen Lastwechsel in einer Kurve, drängt das Heck - im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm aber zuverlässig. Ein Bremsimpuls in einer Kurve bringt Unruhe ins Fahrzeug.

2,6 Lenkung

Die Lenkung besitzt eine gute Zentrierung, fühlt sich aber besonders um die Mittellage etwas undefiniert und schwammig an. Zudem spricht die Hinterachse leicht verzögert auf Lenkbefehle an und giert auch leicht, wodurch sich der erforderliche Lenkwinkel nicht stets perfekt vor der Kurve einschätzen lässt. Im weiteren Lenkverlauf erhält der Fahrer eine angemessen Rückmeldung. Das Rangieren geht u.a. dank der direkten Auslegung leicht von der Hand - von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen.

2,8 Bremse

Die Bremse lässt sich wie für E-Autos typisch nicht besonders feinfühlig dosieren und spricht bei einer stärkeren Bremsung ruckartig an. Moderate Bremsungen - nicht bis zum Stillstand - lassen sich auch mittels Rekuperation (drei Stufen) realisieren. Der Bremsweg aus Tempo 100 beträgt durchschnittliche 35,9 m.

2,3 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben den obligatorischen Systemen ist der Ioniq serienmäßig mit einem vorausschauenden Notbremssystem ausgestattet. Das System erkennt mittels Kamera und Radarsensor sowohl Fußgänger als auch Fahrzeuge. Es warnt den Fahrer vor einem möglichen Zusammenstoß und leitet bei Bedarf automatisch eine Notbremsung ein. Die Fahrzeugerkennung arbeitet von acht bis 180 km/h. Ab Tempo 80 wird allerdings nur eine Teilbremsung eingeleitet. Enthalten ist auch ein Abstandsregeltempomat sowie ein Geschwindigkeitsbegrenzer. Unterstützt wird der Fahrer zudem durch einen Spurhalteassistenten und eine Verkehrszeichenanzeige, die auf Navigationsdaten basiert.

⊖ Der Totwinkelassistent samt Querverkehrerkennung beim Rückwärtsausparken ist für die zwei niedrigeren Ausstattungsvarianten nicht erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	nicht erhältlich
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
vorausschauendes Notbremssystem	Serie
Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Abstandsregeltempomat	Serie
Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
Spurassistent	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
Ausweichassistent	nicht erhältlich
Notfallassistent	nicht erhältlich
Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
Head Up Display	nicht erhältlich
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

© ADAC e.V. | Seite 7

Während beim Ioniq Hybrid bei einer Vollbremsung das Bremslicht pulsierte und im Anschluss die Warnblinkanlage aktiviert wurde, ist das beim getesteten Elektro-Ioniq nicht der Fall.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Ioniq ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn, durchgängigen Kopfairbags und einem Fahrerknieairbag sowie Gurtstraffern und -kraftbegrenzern vorn wie hinten (Außenplätze) ausgestattet. Im ADAC Crashtest erreicht der Hyundai im Bereich des Insassenschutzes gute 91 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt die vollen fünf Sterne (Test 11/2016). Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zwei Meter und hinten außen für bis knapp 1,70 m große Passagiere.

2,9 Kindersicherheit

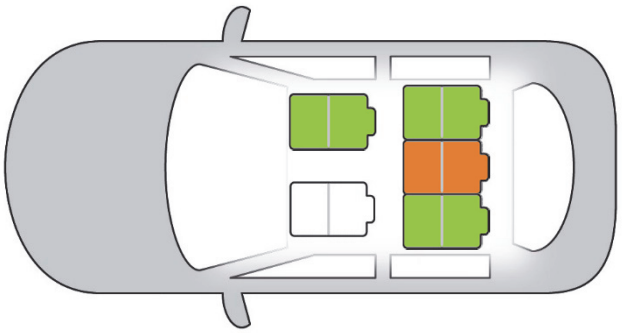
Im ADAC Crashtest erreicht der Ioniq 80 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit.

⊕ Auf dem Beifahrerplatz lassen sich bei deaktiviertem Airbag ebenso problemlos Kindersitze montieren wie auf den äußeren Fondplätzen. Hinten gibt es auf den Außenplätzen zudem ein Isofix-System und eine i-Size Freigabe.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Anlenkpunkte nicht zur Montage von Kindersitzen, auch wenn dieser Platz laut Betriebsanleitung verwendet werden dürfte. Im Fond schließen die Seitenscheiben mit viel zu hohen Kräften, was die Verletzungsgefahr deutlich erhöht.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,0 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest bekommt der Ioniq 70 Prozent der möglichen Punkt. Während der Stoßfänger ein sehr geringes Verletzungspotenzial für Fußgänger bietet, steigt es an den seitlichen Motorhaubenkanten und entlang der A-Säulen.

⊕ Der Hyundai ist ab Werk mit einem Notbremsystem samt Fußgängererkennung ausgestattet. Das System soll zwischen acht und 60 km/h Kollisionen mit Passanten verhindern. Für niedrige Geschwindigkeiten gibt es einen Warnton, der dann auf das fast lautlose Fahrzeug hinweist.

0,8 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO2

⊕ Im EcoTest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 14,7 kWh pro 100 km ermittelt. Darin enthalten sind auch die Ladeverluste, die insgesamt einer CO2-Bilanz von 85 g/km (zugrunde gelegt wird hier der deutsche Strommix von 579 g/kWh) und damit 55 Punkten in diesem Kapitel entsprechen. Um die 28 kWh fassende Batterie einmal komplett voll zu laden, werden etwa 30,9 kWh benötigt.

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei Elektroautos zählt die lokale Emissionsfreiheit, daher erhält auch der Ioniq Elektro die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffausstoß. Zusammen mit den 55 Punkten für die CO2-Bilanz ergeben sich insgesamt 105 Punkte und volle fünf Sterne im ADAC EcoTest.

© ADAC e.V. | Seite 8

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten des Ioniq fallen mit 607 Euro überschaubar aus. Die Kfz-Steuer pro Jahr liegt bei 56 Euro - aber erst nach zehn Jahren Steuerfreiheit. Die Einstufungen bei der Versicherung sind insgesamt günstig. Die Wartungskosten fallen überschaubar aus. Der Anschaffungspreis des gut ausgestatteten Ioniq Style liegt bei 35.500 Euro, bis Ende 2017 wird man aber noch mit einer Kaufprämie von 4.000 Euro entlastet. Der Wertverlust lässt sich nach den aktuellen Erfahrungen noch schwer abschätzen und hängt letztlich von der Dauerhaltbarkeit der Batterie ab. Immerhin gibt Hyundai neben der fünfjährigen Fahrzeuggarantie auf die Antriebsbatterie und die Hochvoltkomponenten eine Garantie von acht Jahren bis 200.000 km.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	IONIQ Hybrid	IONIQ Elektro
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1580	-/-
Leistung [kW (PS)]	104 (141)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/4000	295/3500
0-100 km/h [s]	10,8	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	3,4 l S	11,5 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	79	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/18	18/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	32	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	485	580
Preis [Euro]	23.900	33.300

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

Permanentmagnet-Synchronelektromotor	
Hubraum	-
Leistung	88 kW/120 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	295 Nm bei 3.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km	11,5 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c_W-Wert	n.b. m²/0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R 16
Länge/Breite/Höhe	4.470/1.820/1.450 mm
Leergewicht/Zuladung	1.495/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350/1410 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/- kg
Batteriekapazität	28 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R 16 91H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Enrgy Saver+
Wendekreis links/rechts	11,2/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	14,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO_2-Ausstoß EcoTest WTW"*	85 g/km
Reichweite	210 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1470/410 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/600/1.060 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	65 Euro	Werkstattkosten	48 Euro
Fixkosten	93 Euro	Wertverlust	401 Euro

Monatliche Gesamtkosten	607 Euro
Steuer pro Jahr	56 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/18
Basispreis IONIQ Elektro Style	35.500 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.01.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.500 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.970 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (nur Abblendlicht)	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	500 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	650 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,1**

AUTOKOSTEN **2,0**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**3,2**
Verarbeitung	2,8
Alltagstauglichkeit	4,1
Licht und Sicht	3,4
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen	3,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0
Kofferraum-Variabilität	3,4
Innenraum	**2,6**
Bedienung	2,3
Multimedia/Konnektivität	2,0
Raumangebot vorn	2,2
Raumangebot hinten	3,5
Innenraum-Variabilität	3,4
Komfort	**2,9**
Federung	2,9
Sitze	3,0
Innengeräusch	3,0
Klimatisierung	2,6

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,4**
Fahrleistungen	2,0
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Schaltung/Getriebe	1,1
Fahreigenschaften	**2,8**
Fahrstabilität	2,9
Lenkung	2,6
Bremse	2,8
Sicherheit	**2,3**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kindersicherheit	2,9
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt/EcoTest	**0,8**
Verbrauch/CO2	0,6
Schadstoffe	1,0

Stand: Juli 2017
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand

© ADAC e.V. | Seite 10