



Hyundai IONIQ PlugIn-Hybrid Premium

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(104 kW / 141 PS)

Wer einerseits voll elektrisch unterwegs sein und andererseits nicht auf die Flexibilität eines konventionell betriebenen Fahrzeugs verzichten möchte, für den hat Hyundai mit dem Ioniq PlugIn-Hybrid ein interessantes Angebot. In der Schräghecklimousine verbaut Hyundai einen 1,6-l-Benzindirekteinspritzer und einen Permanentmagnet-Synchronelektromotor - damit ist elektrisches Fahren bis Tempo 120 möglich. Für die Kraftübertragung setzt Hyundai ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe ein. Unter Rückbank und Kofferraumboden befindet sich die Lithium-Polymer-Batterie mit einer Kapazität von 8,9 kWh, die den Elektromotor versorgt. Die Standardladung (3,3 kW) dauert mit dem serienmäßig gelieferten Typ 2-Kabel rund 2 Stunden und 15 Minuten. Nutzt man das Ladekabel für die Haushaltssteckdose, ist die Ladung bei entsprechender Absicherung (Erhaltungs-/Not-Ladung; 230 V, 2,7 kW) nach knapp drei Stunden beendet. Bei voller Traktionsbatterie lassen sich im Test bis zu 55 km rein elektrisch zurücklegen - der Verbrauch liegt dabei im EcoTest bei 17,0 kWh/100 km. Ist die Ladung aufgebraucht, kommt man im Anschluss mit dem Verbrennungsmotor noch rund 855 km weit - dieser konsumiert dann 5,0 l auf 100 km. Kombiniert man beide Antriebsquellen, liegt der durchschnittliche Verbrauch auf 100 km im EcoTest bei 9,0 kWh und 2,5 l. Dennoch patzt der Ioniq im EcoTest, da der Kohlenstoffmonoxid-Ausstoß und die Partikelanzahl im anspruchsvollen Autobahnteil stark ansteigen. Überzeugen kann der Kompaktwagen in der Premium-Variante sowohl bei der Serierals auch bei der Sicherheitsausstattung. Der getestete Ioniq PlugIn ist mit 35.750 Euro allerdings auch kein Schnäppchen. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A3 Sportback e-tron, Toyota Prius 1.8 Plug-In Hybrid, VW Golf GTE.








- + gutes Platzangebot vorn, umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, sehr gute CO₂-Bilanz im EcoTest
- Dach-, Stütz- und Anhängelasten unzulässig, mäßige Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,5
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,1 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie macht auf den ersten Blick einen guten Eindruck, schaut man allerdings genauer hin, so lassen sich einige Nachlässigkeiten erkennen. So sind beispielsweise die Türen mehrteilig ausgeführt und es fehlen Scheibenrahmenverkleidungen. Schließt man die Türen mit geöffneten Seitenscheiben, so scheppern diese. Die Seitenverkleidungen im Kofferraum sind hart und kratzempfindlich. Dies gilt auch für die im Innenraum verwendeten Kunststoffe mit Ausnahme der oberen Bereiche.

4,0 Alltagstauglichkeit

Ein Wendekreis von 11,4 m, eine Fahrzeuglänge von knapp 4,5 m und eine Breite von 2,05 m (inkl. Außenspiegel) attestieren dem Ioniq eine nur durchschnittliche Stadttauglichkeit. Wer mit einer vollen Traktionsbatterie startet, verbraucht auf die ersten 100 km 2,5 Liter Super sowie 9,0 kWh (inkl. Ladeverluste). Ist die Kapazität der Traktionsbatterie ausgeschöpft, liegt der Kraftstoffverbrauch bei 5,0 l/100 km. Mit einer Tankfüllung (43 l) und voll geladener Hybridbatterie kommt man somit rund 910 km weit. Die maximale rein elektrische Reichweite liegt im ADAC EcoTest bei 55 km. Das verbaute On-Bord-Ladegerät leistet maximal 3,3 kW. Somit ist die Traktionsbatterie mit dem Ladekabel Typ 2 nach rund zwei Stunden und 15 Minuten

3,3 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.



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

⊕ Lob verdient Hyundai bei der Innenraumverarbeitung. Die Armaturen sitzen passgenau und auch die Übergänge der einzelnen Elemente sind akkurat. Ebenfalls ordentlich gefertigt zeigt sich der Unterboden. Dieser ist weitgehend verkleidet und der Motor von unten völlig abgeschottet.

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

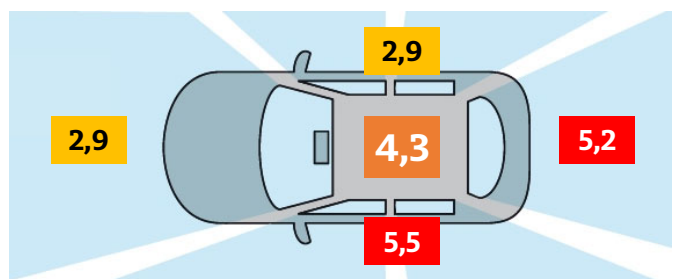
und mit dem Notladekabel (230 V; 2,7 kW) an der haushaltsüblichen Steckdose bei entsprechender Absicherung nach knapp drei Stunden geladen.

Die maximale Zuladung liegt bei recht geringen 420 kg.

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

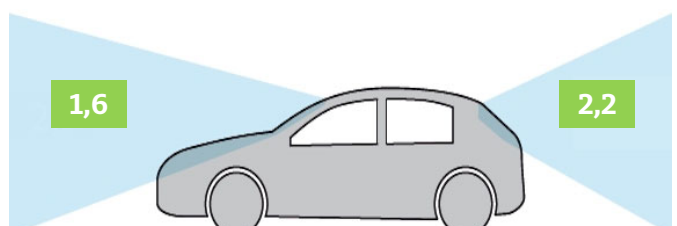
Rundumsicht

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.



Beim Rangieren helfen beim "Premium" Parksensoren vorn und hinten sowie die serienmäßige Rückfahrkamera. Der PlugIn 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.

2,6 Ein-/Ausstieg

Die Schweller liegen in angenehmer Höhe über der Fahrbahn, innen ist die Oberkante aber deutlich 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 Ioniq Hybrid dank serienmäßigem schlüssellosen Zugangssystem via Tasten an den vorderen Türgriffen und an der Heckklappe.

3,4 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraum-Volumen des PlugIn fällt ähnlich klein aus wie das der Elektro-Variante. Vollbesetzt lassen sich bis zur Kofferraumabdeckung nur 260 l und bis unter das Dach 400 l oder acht Getränkeboxen verstauen. Bei umgeklappter Rücksitzlehne finden bis zur Scheibenunterkante 600 l (aus Sicherheitsgründen empfohlen) und bis unter das Dach 1.060 l Platz.

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 knapp elf Zentimeter über dem Ladeboden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne entsteht keine Stufe, nur der Boden steigt ab der Rückbank leicht an.

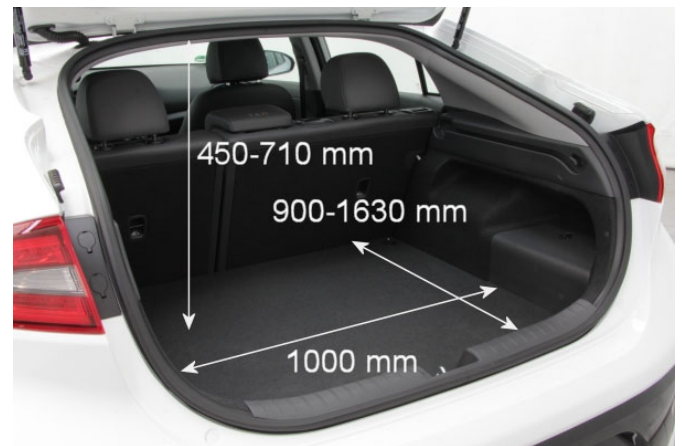
⊕ Unter dem Kofferraumboden befindet sich unter anderem eine Ablagemöglichkeit für das Gepäckrollo und das Ladekabel.

⊖ 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.

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

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich nicht deaktivieren und besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Es kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden - Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.

⊖ Unpraktisch ist die mit knapp 75 cm weit über der Fahrbahn liegende Ladekante, da das Gepäck zum Einladen weit angehoben werden muss. Im Dunkeln ist das Ladeabteil mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist ab Werk asymmetrisch geteilt ohne großen Kraftaufwand klappbar. Nur wenn die Vordersitze ganz hinten sind, müssen die Kopfstützen vorher abgezogen werden, da dann nicht genügend Platz zur Verfügung steht.

⊖ Um Ablagemöglichkeiten für kleine Utensilien im Kofferraum ist es schlecht bestellt. Abgesehen von einem Gepäcknetz und einer Mulde unter dem Kofferraumboden gibt es keine weiteren Fächer oder Stauräume. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich.

2,6 INNENRAUM

2,4 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 Klimaanlagebedienteil ist mit großen Tasten übersichtlich gestaltet, liegt aber etwas tief. Nur wenige Schalter, wie die links neben dem Lenkrad, sind etwas verdeckt und dadurch nicht optimal einsehbar. Auch dürfte die Schalterbeleuchtung etwas umfangreicher ausfallen - weder der Spiegeleinsteller noch die Luftdüsen und die Schalter am Himmel sind beleuchtet. 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 mit der Schuhsohle darunter hängen bleibt.

⊕ Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen. Je nach Fahrmodus wird die Darstellung verändert. Im Normal-Modus hat man mittig einen großen analogen Tacho, im Sport-Modus wird die Drehzahl analog und die Geschwindigkeit digital angezeigt. Die Leistungsanzeige links und die

Ladestandsanzeige der Hybridbatterie rechts im Kombiinstrument sind unabhängig vom Fahr-Modus. Leuchtet ein grünes "EV" auf, fährt man rein elektrisch. Elektrische Fensterheber sowie ein Licht- und Regensensor sind serienmäßig an Bord und erleichtern den Alltag.

⊖ Ungünstig ist die Fußfeststellbremse, die sich im Fahrerfußraum befindet. Einerseits, weil man den Fuß weit anheben muss, um sie zu bedienen und andererseits, weil sie für den Beifahrer beispielsweise praktisch unzugänglich ist.



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

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Neben dem serienmäßigen Audio- und SD-Navigationssystem mit Live Services (bei gekoppeltem Mobiltelefon mit Datenverbindung) bietet der Ioniq Premium ab Werk auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und die Möglichkeit des induktiven Smartphone-Ladens. Externe Geräte können via USB- und

AUX-Anschluss, Mobiltelefone mit Android Auto und Apple Car Play gekoppelt werden. Beim Premium Hybrid gibt es zudem ab Werk DAB+ und ein Soundsystem mit acht Lautsprechern.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

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 schmalen Seitenscheiben etwas gemindert.

3,5 Raumangebot hinten

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

3,6 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten werden für den Ioniq nicht angeboten. Ablagemöglichkeiten gibt es vorn wie hinten nur wenige. Die zwei Becherhalter vorn sind nicht optimal positioniert, die hinteren befinden sich in der ausklappbaren Armauflage. Immerhin haben vorn Flaschen in den Türverkleidungen Platz. An den Lehnen der Vordersitze gibt es anstatt geschlossener Taschen lediglich Netze. Das kleine Hand-



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

schuhfach ist weder klimatisiert noch beleuchtet oder abschließbar.

2,7 KOMFORT

3,0 Federung

Das Fahrwerk der PlugIn Variante bietet einen insgesamt zufriedenstellenden Federungskomfort. Vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten wird die Fahrbahn kopiert, was das Fahrzeug unruhig wirken lässt. Zudem werden Stöße deutlicher im Innenraum wahrgenommen, wenn

beide Räder einer Achse gleichzeitig angeregt werden - beispielsweise durch Querfugen. Kopfsteinpflaster überträgt sich deutlich ans Lenkrad, stört aber nicht übermäßig. Einseitige Einzelhindernisse werden ordentlich absorbiert. Auf der Autobahn ist der Federungskomfort angenehm.

2,8 Sitze

Während sich der Fahrersitz ab Werk elektrisch längs- sowie in Höhe und Neigung einstellen lässt (samt Memory-Funktion), ist beim Beifahrersitz nur eine manuelle Längs- und Höheneinstellung 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.

3,3 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 recht hohe 69,0 dB(A). Maßgeblich verantwortlich sind dabei die Windgeräusche, die bei höheren Geschwindigkeiten vordergründig wahrgenommen werden. 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 Wummern an.

⊕ Im rein elektrischen Betrieb ist vom Antrieb bis auf ein leises Summen nichts zu vernehmen - Windgeräusche treten bei höherem Tempo allerdings umso deutlicher in den Vordergrund. Der Verbrennungsmotor fällt nicht unangenehm auf, neigt aber im mittleren Drehzahlbereich (ca. 3.000 bis 3.500 1/min) und wenn man ihn ausdreht zu leichtem Dröhnen/Brummen - bei angemessen zurückhaltender Fahrweise lassen sich diese Drehzahlbereiche allerdings problemlos meiden.

2,1 Klimatisierung

⊕ Der Ioniq ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Praktisch: Zugunsten des Energieverbrauchs kann die Klimaanlagefunktion auf den Fahrer reduziert werden (Driver only), wenn dieser allein unterwegs ist. Annehmlichkeiten wie eine Sitzheizung und -lüftung vorn, eine Sitzheizung hinten außen sowie eine Lenkradheizung und eine

Umluftabschaltung via Feuchtigkeitssensor gehören ebenfalls zum Serienumfang.

⊖ Es ist ungünstig, dass sich der Luftstrom der vorderen Luftdüsen nicht mittels Drehrad reduzieren lässt. Damit sind Luftstromrichtung und -intensität nicht unabhängig voneinander einstellbar.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Im Ioniq PlugIn ist eine Antriebseinheit mit einer Systemleistung von 104 kW /141 PS verbaut. Die Einheit besteht aus einem 1,6-l-Vierzylinder-Ottomotor und einem Permanentmagnet-Synchronelektromotor. Letzterer unterstützt beim Anfahren und Beschleunigen und je nach Ladezustand der Hybridbatterie ist auch rein elektrisches Fahren bis 120 km/h möglich. Für die Kraftübertragung sorgt ein Sechsgang-Doppelkupplungs-

getriebe. Hyundai gibt die Höchstgeschwindigkeit mit 178 km/h und die Beschleunigung von 0 auf Tempo 100 mit 10,6 s an. Flottes Anfahren oder Einfädeln ist dank Elektrounterstützung sehr gut möglich, man muss lediglich das etwas träge ansprechende Getriebe berücksichtigen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Ioniq PlugIn in 6,2 s.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Vibrationen vom Verbrennungsmotor werden nur in geringem Maße und erst bei höheren Drehzahlen an das Lenkrad übertragen. Das Arbeitsgeräusch des Verbrenners geht ebenfalls in Ordnung. Der Motor verkneift sich weitgehend störendes Brummen, neigt aber zwischen rund

3.000 und 3.500 1/min sowie im oberen Drehzahlbereich zu leichtem Dröhnen. Der Hyundai spricht dank der Kraft zweier Herzen bei geladener Hybridbatterie spontan auf Gasbefehle an und beschleunigt ordentlich durch, nur bei höheren Geschwindigkeiten wirkt der Ioniq etwas träge.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Wählhebel ist intuitiv bedienbar, die Fahrmodi sind wie üblich angeordnet. Zieht man den Wählhebel in der Drive-Position zu sich, wechselt man in den Sport-Modus und kann dann die Schaltstufen auch via Wählhebel oder mittels Schaltwippen am Lenkrad manuell wechseln. Das Zusammenspiel der beiden Motoren ist gut abgestimmt, ab und an ist aber leichtes Rucken zu spüren, wenn die Trennkupplungen arbeiten oder der Verbrenner zuschaltet. Beim Einlegen der Rückwärtsfahrstufe dauert

es jedoch recht lang, bis sich das Fahrzeug in entgegengesetzter Richtung in Bewegung setzt. Beim Anfahren an Steigungen hilft die serienmäßige Berganfahrhilfe. Die Ganganschlüsse passen, im größten Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit rund 2.600 1/min. Um die Regelungen muss sich der Fahrer nicht kümmern, die Elektronik steuert die Motoren und das Getriebe je nach Anforderung möglichst effizient oder auf Leistung ausgerichtet, wenn man im Sportmodus unterwegs ist.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Ioniq nur wenig, plötzliche Lenkimpulse quittiert der PlugIn aber mit einem nachpendelnden Heck. 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. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Ioniq recht anspruchsvoll, da das Fahrzeug hier zum Übersteuern neigt. Schleudern wird vom ESP allerdings zuverlässig unterbunden. Insgesamt hinterlässt das Fahrzeug keinen sehr dynamischen Fahreindruck.

2,5 Lenkung

Die Lenkung besitzt eine gute Zentrierung, fühlt sich aber besonders um die Mittellage etwas undefiniert an. Im weiteren Lenkverlauf erhält der Fahrer eine angemessene Rückmeldung. Im Sport-Modus fällt die Lenkunterstützung zwar etwas geringer aus, das Lenkgefühl ist aber dennoch um die Mittellage nicht perfekt. Der erforderliche Lenkwinkel lässt sich nicht stets perfekt vor der Kurve einschätzen, da das Heck etwas verzögert anspricht und leicht giert. Das Rangieren geht u.a. dank der direkten Auslegung leicht von der Hand - von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen.

3,4 Bremse


Die Bremse lässt sich speziell bei leichten Bremsungen, beim Übergang von der Rekuperation zum mechanischen Bremsen nicht besonders feinfühlig dosieren und spricht bei einer stärkeren Bremsung ruckartig an. Der Bremsweg aus Tempo 100 fällt mit 37,3 m nur durchschnittlich aus.

2,0 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben den obligatorischen Systemen ist der Ioniq serienmäßig mit einem vorausschauenden Notbremsystem ausgestattet. Das System erkennt mittels Kamera und Radarsensor sowohl Fußgänger als auch Fahrzeuge. Es warnt den Fahrer bei einem möglichen Zusammenstoß und leitet bei Bedarf automatisch eine Notbremsung ein. Die Fahrzeugerkennung funktioniert von acht bis 180 km/h. Ab Tempo 80 wird allerdings nur eine Teilbremsung eingeleitet. Enthalten ist auch ein Abstandsregeltempomat sowie ein Geschwindigkeitsbegrenzer. Ab Werk gibt es zudem einen Totwinkel- bzw. Spurwechselassistenten samt Querverkehrerkennung beim Rückwärtsausparken. Ergänzt wird das Sicherheitspaket durch einen Spurhalteassistenten und eine Verkehrszeichenanzeige, die auf Navigationsdaten basiert.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Ioniq ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn, durchgängigen Kopfairbags und einem Fahrerkniefairbag sowie Gurtstraffern und -kraftbegrenzern vorn wie hinten (Außenplätze) ausgestattet. Im ADAC Crashtest erreicht der Ioniq Hybrid

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 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 zudem ein Isofix-System samt i-Size Freigabe.

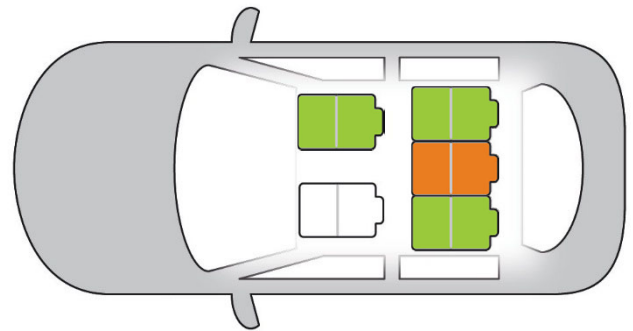
⊖ Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Anlenkpunkte nicht zur Montage von Kindersitzen, auch wenn dieser Platz laut Betriebsanleitung verwendet werden darf. Im Fond schließen die Seitenscheiben mit viel zu hohen Kräften, was die Verletzungsgefahr deutlich erhöht.

3,0 Fußgängerschutz

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

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)

⊕ Der Hyundai ist ab Werk mit einem Notbremssystem samt Fußgängererkennung ausgestattet. Das System erkennt Fußgänger zwischen acht und 70 km/h und verhindert Kollisionen mit Passanten bis rund Tempo 60. Für niedrige Geschwindigkeiten gibt es im Rückwärtsgang einen Warnton, der auf das fast lautlose Fahrzeug hinweist.

2,5 UMWELT/ECOTEST

1,5 Verbrauch/CO₂

⊕ Der Ioniq PlugIn erreicht mit einer CO₂-Bilanz von 116 g/km im CO₂-Kapitel des EcoTest 45 von 60 möglichen Punkten. Dieser Wert resultiert aus einem Verbrauch von 9,0 kWh Strom (inkl. Ladeverluste) und 2,5 l Super pro 100 km. Der jeweilige Verbrauch von Strom und Benzin hängt bei einem PlugIn-Hybrid sehr stark vom Nutzungsverhalten des Fahrers ab. Dabei spielen sowohl das Fahrprofil und die Fahrweise wie auch das Ladeverhalten der Akkus eine Rolle. Wird der Hyundai ausschließlich in der Stadt und über Land bewegt und stets vor dem Ende der Akkukapazität geladen, dann ist er größtenteils rein elektrisch unterwegs und verbraucht durchschnittlich

rund 17 kWh pro 100 km. Die elektrische Reichweite beträgt laut Hersteller 63 km - im EcoTest liegt sie bei 55 km. Fährt man mit leerer Traktionsbatterie, verhält sich der PlugIn wie ein normaler Hybrid. Dann liegen die im EcoTest ermittelten Verbräuche bei 4,4 l/100 km Super innerorts, 4,4 l/100 km außerorts und 6,4 l/100 km auf der Autobahn. Daher ist der PlugIn in erster Linie für Nutzer interessant, die meistens um die 50 Kilometer am Stück zurücklegen und stets Strom nachladen können, um möglichst wenig mit dem Verbrennungsmotor unterwegs zu sein. Die maximale rein elektrische Fahrgeschwindigkeit liegt bei Tempo 120.

3,4 Schadstoffe

Ein stark erhöhter CO-Ausstoß beim anspruchsvollen Autobauteil des EcoTests sowie nur mittelmäßig bewertete Partikelemissionen sorgen dafür, dass der Ioniq nur 26 Punkte in diesem Kapitel bekommt. Zusammen mit der

Bewertung des CO₂-Ausstoßes erreicht der Hyundai 71 Punkte und damit vier von fünf Sternen im EcoTest. Straßenmessungen (RDE) bestätigten das Resultat des Prüfstandtests.

1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten des Ioniq fallen mit 573 Euro überschaubar aus. Einen Beitrag dazu leisten die absolut gesehen niedrigen Betriebskosten und die geringe jährliche Steuer von 32 Euro. In die Werkstatt muss der Ioniq alle zwölf Monate. Die kleine Inspektion ist alle 15.000 und die große alle 30.000 km fällig. Der Verbrennungsmotor besitzt eine wartungsarme

Steuerkette. Hyundai gewährt eine Fahrzeuggarantie von fünf Jahren ohne Kilometerbegrenzung und acht Jahre oder 200.000 km auf die Hochvolt-Batterie. Mit 35.750 Euro ist der Ioniq PlugIn-Hybrid Premium im Klassenvergleich kein Schnäppchen, immerhin kann man sich dafür an einer äußerst umfangreichen Serien- und Sicherheitsausstattung erfreuen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Hybrid	PlugIn-Hybrid	Elektro
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1580	4/1580	-/-
Leistung [kW (PS)]	104 (141)	104 (141)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/4000	265/4000	295/3500
0-100 km/h [s]	10,8	10,6	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	178	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	3,4 S	1,1 S	11,5 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	79	26	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/18	18/19/18	18/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	32	32	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	485	505	567
Preis [Euro]	23.900	29.900	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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Ottomotor, Permanentmagnet-Synchronelektromotor, Euro6b	
Hubraum	1.580 ccm
Leistung	104 kW/141 PS bei 5.700 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	178 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km	1,1 l
CO ₂ -Ausstoß	26 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,2 m ² /0,24
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.470/1.820/1.450 mm
Leergewicht/Zuladung	1.580/390 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	341/1.401 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 91H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Energy Saver
Wendekreis links/rechts	11,2/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	2,5 l/100km + 9,0 kWh/100 km
Stadt/Land/BAB	4,4/4,4/6,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	54 g/km (WTW* 116 g/km)
Reichweite	910 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.550/420 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/600/1.060 l

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

Betriebskosten	76 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	96 Euro	Wertverlust	331 Euro
Monatliche Gesamtkosten	573 Euro		
Steuer pro Jahr	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/18		
Basispreis IONIQ PlugIn-Hybrid Premium	35.750 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.06.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.750 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.996 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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	-/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	Serie

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	-
Metalllackierung	500 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	650 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	3,1	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	4,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	3,0
Kofferraum-Volumen	3,4	Fahrstabilität	2,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	3,4	Bremse	3,4
Innenraum	2,6	Sicherheit	2,0
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	3,6	Umwelt/EcoTest	2,5
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	1,5
Federung	3,0	Schadstoffe	3,4
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,1		

Stand: November 2017

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