



Hyundai IONIQ Hybrid Style

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

Die Antriebseinheit des Ioniq besitzt eine Systemleistung von 141 PS, die sich aus dem Zusammenspiel eines 1,6-l-Benzin-Direkteinspritzers und eines Permanentmagnet-Synchronelektromotors ergibt. Der Elektromotor wird von einer Lithium-Polymer-Batterie (1,56 kWh) versorgt und leistet maximal 32 kW. Damit können bei geringer Last und ausreichend geladener Hybridbatterie kurze Distanzen rein elektrisch zurückgelegt werden. Darüber hinaus unterstützt der E-Motor den Verbrenner beim Anfahren und Beschleunigen. Seit dem Modelljahr 2019 wird der Ioniq zur Erfüllung der Euro 6d-Temp-Abgasnorm mit einem Otto-Partikelfilter ausgestattet. Dieser erweist sich als wirkungsvoll, da nur wenige Partikel im Ecotest gemessen werden. Allerdings steigt der CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnteil des Tests wie auch schon beim 2016 getesteten Testfahrzeug stark an. Der Verbrauch liegt mit 5,0 l/100 auf ähnlichem Niveau.

Ansonsten präsentiert sich der Koreaner sowohl was Komfort- als auch Sicherheitsausstattung angeht gut aufgestellt. Bereits das Basismodell rollt mit Klimaautomatik, einem adaptiven Geschwindigkeitsregler, einem Notbremsystem und einem Spurhalteassistenten vom Band. Ab der getesteten mittleren Ausstattungsvariante gehören u.a. Bi-Xenonscheinwerfer, ein automatisch abblendender Innenspiegel und ein Navigationssystem zum Serienumfang. Parksensoren vorn sowie der Totwinkelassistent bleiben allerdings ausschließlich der höchsten Ausstattungsvariante vorbehalten.

Der Preis geht mit 28.150 Euro im Klassenvergleich in Ordnung, ein ausgewiesenes Schnäppchen ist der Ioniq Hybrid damit aber nicht. **Konkurrenten:** u. a. BMW 2er Active Tourer, KIA Niro, Toyota Prius.

⊕ gutes Platzangebot vorn, umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, geringer Kraftstoffverbrauch

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

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

Familie 2,9

City 3,3

60+ Senioren 3,1

Langstrecke 3,0

Transport 3,3

Fahrspaß 3,2

Preis/Leistung 2,2

EcoTest ★★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 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, wodurch einem die Schweißverbindungen ins Auge fallen 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 beim Testfahrzeug aus Stoff.

3,8 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. Mit einer Tankfüllung (45 l) kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von fünf Liter auf 100 km rund 900 km weit. Die maximale Zuladung des Testwagens liegt bei nur 455 kg.

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 beim Style serienmäßig Parksensoren am Heck sowie eine Rückfahrkamera. Parksensoren vorn und ein Einparkassistent sind für die getestete Ausstattungsvariante nicht erhältlich.

Der Hybrid Style ist ab Werk mit Xenonscheinwerfern für Abblend- und Fernlicht ausgestattet. Die Leuchtweite muss bei



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.

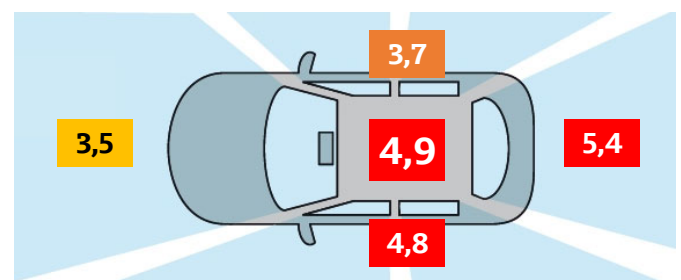
⊖ Kritik gibt es bei der Motorhaube. Diese wird nicht wie in dieser Klasse üblich mittels Gasdruckfedern offen gehalten, sondern nur mit einem einfachen Haltestab.

⊖ 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 Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen fehlt ebenfalls.

diesem Scheinwerfersystem allerdings manuell gesteuert werden - eine Scheinwerferreinigungsanlage hat sich Hyundai ebenfalls gespart. Abbiege- und Kurvenlicht sind nicht erhältlich.

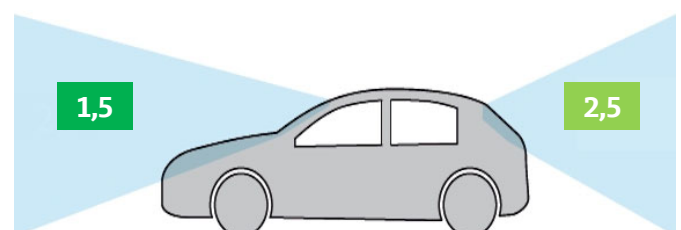
Rundumsicht

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.



⊖ 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

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. Haltegriffe gibt es über allen Türen, außer für den Fahrer.

Geöffnet werden kann der Ioniq Hybrid dank serienmäßigem schlüssellosen Zugangssystem via Tasten an den vorderen Türgriffen und an der Heckklappe.

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

2,8 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 355 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 495 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich

3,4 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 20 Zentimeter über dem Ladeboden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne entsteht eine kleine Stufe und zusätzlich steigt der Boden ab der Rückbank dann noch leicht an. Der Kofferraum ist breit genug, sodass die Kofferraumabdeckung hinein passt, sie kann aber nicht unter dem Boden verstaut werden.

Heckwischer, was die Sicht nach hinten bei regnerischem Wetter oder bei Schneefall deutlich einschränkt.

Bei aktivierter Warnblinkanlage kann der Blinker nicht gesetzt und damit währenddessen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

⊖ 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 355 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.

auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 695 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.155 Liter Volumen zur Verfügung. Unter dem Ladeboden kann man weitere 30 Liter verstauen.

⊖ 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. Bei unvorsichtiger Herangehensweise kann man sich den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss stoßen.

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 der Möglichkeit, ein Gepäcknetz im Kofferraum zu befestigen, und abgesehen von kleinen Ablagefächern in der Reserveradmulde unter dem Kofferraumboden gibt es keine weiteren Fächer oder Stauräume. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich.

2,7 INNENRAUM

2,6 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 Spiegeinsteller noch die Luftdüsen und die Schalter am Himmel sind beleuchtet.

Die Menüführung des Infotainmentsystems ist logisch aufgebaut und einfach bedienbar, wenn man sich intensiv mit dem System beschäftigt hat. Denn es bietet zahlreiche Einstellmöglichkeiten, die sich aber teilweise nur im Kombiinstrument oder 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 Fahr-Modus 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 Fahrmodus. Leuchtet ein grünes "EV" auf, fährt man rein elektrisch. Elektrische Fensterheber sowie ein Licht- und Regensensor sind serienmäßig an Bord und erleichtern den Fahreralltag.

⊖ 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 fast 30.000 Euro etwas hochwertiger sein.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Neben dem serienmäßigen Audio- und SD-Navigationssystem mit Live Services (bei gekoppeltem Mobiltelefon mit Datenverbindung) bietet der Ioniq Style 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 Ioniq Style 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 rund 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 (Vordersitze für 1,85 m Personen eingestellt). 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.

3,5 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 Handschuhfach ist weder klimatisiert noch beleuchtet oder abschließbar.



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

2,9 KOMFORT

3,1 Federung

Das Fahrwerk bietet einen insgesamt zufriedenstellenden Federungskomfort. Vor allem bei niedrigen bis mittleren Geschwindigkeiten werden Fahrbahnunebenheiten recht deutlich an die Insassen weitergereicht - auch Querfugen sind deut-

lich im Innenraum spürbar und bringen die Achsen zum Poltern. Kopfsteinpflaster überträgt sich deutlich ans Lenkrad, zudem wird die Karosserie zum Wummern angeregt. Einseitige Einzelhindernisse absorbiert die Federung ordentlich. Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten federt der Ioniq angenehm.

2,9 Sitze

Bis zur mittleren Ausstattungsvariante lassen sich die Vordersitze lediglich manuell einstellen - allerdings nur in der Höhe. Für den Fahrer gibt es zudem eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Eine Sitzneigungseinstellung ist aber ebenso nicht möglich wie das Verlängern der recht kurzen Sitzflächen.

Die Vordersitze zeigen sich zufriedenstellend konturiert, der Seitenhalt dürfte vor allem 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.

3,4 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 recht hohe 69,5 dB(A). Maßgeblich dafür 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. Doch auch wenn der Verbrennungsmotor zuschaltet, fällt das Motorgeräusch nicht unangenehm auf. Nur wenn man den Motor ausdreht neigt er im oberen Drehzahlritzel zum Dröhnen.

2,6 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 vorn sowie eine Lenkradheizung gehören beim Style 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 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-Elektromotor. Letzterer unterstützt beim Anfahren und Beschleunigen, je nach Ladezustand der Hybridbatterie ist auch rein elektrisches Fahren bis maximal Tempo 120 möglich - die Praxis zeigt, dass dies aber nur bei geringer Last der Fall ist.

Für die Kraftübertragung sorgt ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe. Hyundai gibt die Höchstgeschwindigkeit mit 185 km/h und die Beschleunigung von 0 auf Tempo 100 mit 10,8 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 in 5,9 s.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Vibrationen vom Verbrennungsmotor werden nur in geringem Maße an das Lenkrad übertragen. Das Arbeitsgeräusch des Verbrenners geht ebenfalls in Ordnung, allerdings neigt der Motor

ab rund 3.500 1/min leicht und im oberen Drehzahlbereich stärker zum Dröhnen. Die Antriebseinheit spricht spontan auf Gasbefehle an, nur bei höheren Geschwindigkeiten wirkt der Ioniq etwas träge.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Wählhebel ist intuitiv bedienbar, die Schaltstufen sind 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 manuell wechseln - Schaltwippen am Lenkrad gibt es nicht. Die Automatik realisiert komfortable Schaltvorgänge, diese sind aber nicht völlig ohne Zugkraftunterbrechung und könnten von der

Elektronik auch früher vollzogen werden. So dauert es beispielsweise auch beim Einlegen der Rückwärtsfahrstufe, 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

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Ioniq nur wenig, das Fahrzeug zeigt sich mit der optionalen 17 Zoll-Bereifung stabil und sicher. Der Grenzbereich kündigt sich früh an, die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen aber nicht sehr hoch. Erzeugt man einen Lastwechsel in einer Kurve, drängt das Heck nach außen - im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm aber zuverlässig. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Ioniq bei einem ruckartigen, einem ei-

ner Schrecksituation nachempfundenen Lenkmanöver sicher, da das ESP rechtzeitig und effektiv eingreift. Lenkt man allerdings mit wenig Lenkwinkel und Lenkgeschwindigkeit, neigt der Ioniq zum Übersteuern, dieses Verhalten ist für ungeübte Fahrer anspruchsvoll. Schleudern wird vom ESP allerdings auch in diesem Fall unterbunden. Insgesamt hinterlässt das Fahrzeug keinen sehr dynamischen Fahreindruck, dies wird bei einem Hybridfahrzeug aber auch nicht unbedingt erwartet.

2,5 Lenkung

Die Lenkung besitzt eine gute Zentrierung, bietet aber gerade um die Mittellage keine besondere Rückmeldung. Im weiteren Lenkverlauf wird das Lenkgefühl etwas besser. Der erforderliche Lenkwinkel lässt sich nicht immer 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 etwa 2,7 Lenkradumdrehungen nötig.

2,7 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 35,2 m nur durchschnittlich aus.

2,3 SICHERHEIT

1,9 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 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 Spurhalteassistenten und eine Verkehrszeichenanzeige, die auf Navigationsdaten basiert.

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 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.

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	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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.

2,4 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO₂

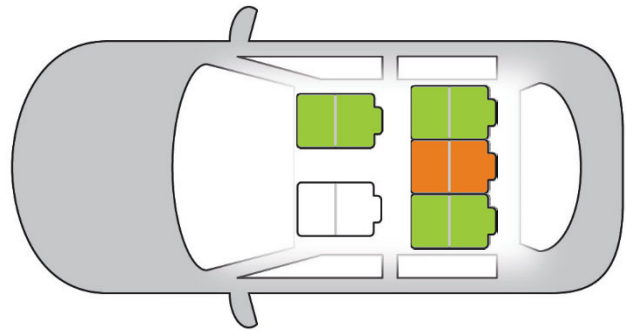
⊕ Der Verbrauch des Ioniq Hybrid kann sich durchaus sehen lassen. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,0 l auf 100 Kilometer. Aus dem Ecotest ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 133 g/km, damit erhält der Kompaktwagen 39 Punkte in diesem Kapitel. Dieser setzt sich aus 3,5 l/100 km innerorts, 4,6 l/100 km außerorts und 6,7 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Hier sieht man ganz deutlich, dass das Hybrid-Konzept in der Stadt, also bei niedrigen Geschwindigkeiten und häufigen Brems- und Schubphasen, sehr gut funktioniert. Dann nämlich wird der Benziner oft abgestellt. Es ist allerdings zu beachten, dass die Hybrid-Batterie zu Beginn der Messung zu ca. 60 % geladen war und im Außerortsteil auch wieder vom Verbrennungsmotor nachgeladen wurde.

2,6 Schadstoffe

Ein erhöhter CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnteil des Ecotests sorgen dafür, dass der Ioniq 34 Punkte in diesem Kapitel bekommt. Zusammen mit der Bewertung des CO₂-Ausstoßes erreicht der Hyundai 73 Punkte und damit vier von

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. Bis Tempo 25 macht der Ioniq mit einem Warnton auf sich aufmerksam.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	3,5		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,6		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,7		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,0		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

fünf Sternen im Ecotest. Straßenmessungen (RDE) bestätigten das Resultat des Prüfstandtests.

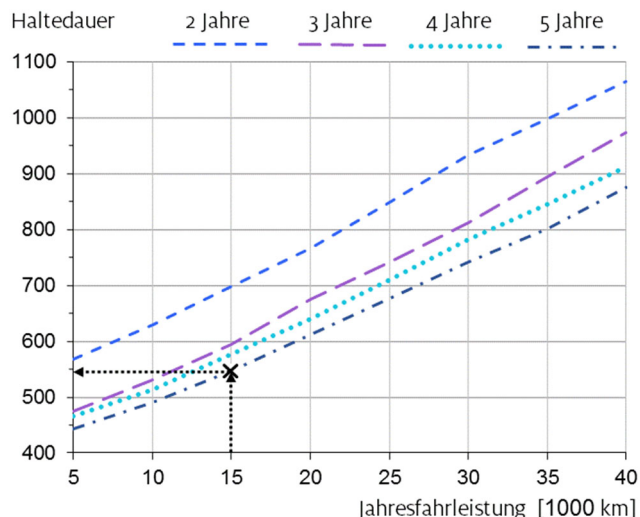
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten des Ioniq Hybrid fallen überschaubar aus. 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 28.150 Euro besitzt der Ioniq Hybrid Style einen akzeptablen Preis im Klassenvergleich. Zudem rollt er mit einer recht umfangreichen Serien- und Sicherheitsausstattung vom Band.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 546 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Hybrid Trend	PlugIn-Hybrid Trend	Elektro Trend
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	4,2 S	1,1 S	11,5 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	97	26	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/18	18/19/18	18/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	80	32	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	514	512	555
Preis [Euro]	24.200	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 Hybridmotor (Otto-Direkteinspritzer/Permanentmagnet-Synchronelektromotor), Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
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	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,2/4,2 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	119/97 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,2 m ² /0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/65 R15
Länge/Breite/Höhe	4.470/1.820/1.450 mm
Leergewicht/Zuladung	1.445/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	456/1.505 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,2/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,5/4,6/6,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	112 g/km (WTW* 133 g/km)
Reichweite	900 km
Innengeräusch 130 km/h	69,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.415/455 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	355/695/1.155 l

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

Betriebskosten	97 Euro	Werkstattkosten	54 Euro
Fixkosten	102 Euro	Wertverlust	293 Euro
Monatliche Gesamtkosten	546 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/18		
Basispreis IONIQ Hybrid Style	27.550 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.09.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.310 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.114 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 01.09.2018 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-

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	560 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	650 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: Mai 2019

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