



## Hyundai IONIQ PlugIn-Hybrid Premium

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

Ende 2019 bekam der Ioniq ein Facelift, das ihn außen tatsächlich frischer daherkommen lässt und auch im Innenraum für einige Neuerungen sorgte. Nun thront ein 10,25 Zoll großer Touchscreen auf dem Armaturenbrett, und die Elektronik dahinter ermöglicht die Kopplung des Autos mit einer Handy-App. So kann man zum Beispiel den Ladezustand des Autos aus der Ferne überwachen. Zudem wurden annähernd alle Tasten auf der Mittelkonsole entsorgt und durch berührungssensitive Flächen ersetzt. Damit wurde die Bedienbarkeit nicht besser, beispielsweise ist die Temperatureinstellung über die Drehtasten des Vorfacelift-Modells deutlich simpler und präziser möglich. Entscheidend ist hier nicht eine subjektive Einschätzung, sondern die durch haptisch erfüllbare Schalter merklich kürzere Ablenkung vom Straßenverkehr. Die Antriebseinheit des Ioniq blieb unangetastet. Hyundai verbaut einen 1,6-l-Benzindirekteinspritzer und einen Permanentmagnet-Synchronelektromotor - damit ist elektrisches Fahren bis Tempo 120 möglich. Daraus ergibt sich eine Systemleistung von 141 PS. Der Elektromotor wird von einer Lithium-Polymer-Batterie (8,9 kWh) versorgt und leistet maximal 45 kW.

Fährt man mit vollgeladener Batterie los, verbraucht der PlugIn-Hybrid auf den ersten 100 km 3,1 Liter Super sowie 8,0 kWh (inkl. Ladeverluste). Ist die Kapazität der Traktionsbatterie ausgeschöpft, liegt der Kraftstoffverbrauch bei 5,2 l/100 km.

Die Ausstattung des Koreaners kann vor allem in der getesteten Premium-Variante überzeugen, in Sachen Assistenzfunktionen lässt er kaum eine Lücke. Auch der Komfort kommt nicht zu kurz, denn nicht nur sind alle äußeren Sitzplätze und das Lenkrad beheizbar, sondern die Vordersitze auch mit einer Lüftung versehen. Kommt das persönliche Fahrprofil für den Einsatz eines PlugIn-Hybriden in Frage, ist der Ioniq keine schlechte Wahl - günstig ist er aber nicht. Der Testwagen in der höchsten Ausstattungsvariante hat zwar bis auf diverse Farben und ein Schiebedach keinerlei Extras mehr anwählbar, kostet aber knackige 38.800 Euro - von denen man netto 4.500 Euro an Kaufprämie wieder abziehen kann. Dies gilt für die Konkurrenzmodelle aber ebenfalls. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A3 Sportback 40 e-tron, KIA Ceed PlugIn-Hybrid, Toyota Prius Plug-In Hybrid, VW Golf GTE.

**+** gutes Platzangebot vorn, umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, geringer Kraftstoffverbrauch

**-** Dach-, Stütz- und Anhängelasten unzulässig, schlechte Rundumsicht

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,1

### Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

## 3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,0 Verarbeitung

Die Verarbeitung der vor allem an der Front aufgehübschten Karosserie macht auf den ersten Blick einen guten Eindruck, schaut man allerdings genauer hin, lassen sich immer noch 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 seitliche Kunststoffdeckel hart und kratzempfindlich, die Seitenwände bestehen beim Testfahrzeug aus filzartigem Material.

### 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) beschenken dem Ioniq eine nur durchschnittliche Stadttauglichkeit. Wer mit einer vollen Traktionsbatterie startet, verbraucht auf die ersten 100 km 3,1 Liter Super sowie 8,0 kWh (inkl. Ladeverluste). Ist die Kapazität der Traktionsbatterie ausgeschöpft, liegt der Kraftstoffverbrauch bei 5,2 l/100 km. Mit einer Tankfüllung (43 l) und voll geladener Hybridbatterie kommt man somit rund 870 km weit. Die maximale rein elektrische Reichweite liegt im ADAC EcoTest bei 45 km. Die Traktionsbatterie ist mit dem Ladekabel Typ 2 nach rund zwei Stunden und 15 Minuten und mit dem Notladekabel (230 V; max. 2,7 kW) an der

### 3,1 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 Premium serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera.

Mit dem Premium-Paket ist der Ioniq ab Werk mit LED-Scheinwerfern für Abblend- und Fernlicht samt automatischer Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Eine Scheinwerferreinigungsanlage hat sich Hyundai aber gespart. Abbiege- und Kurvenlicht sind nicht erhältlich, das Lichtbild der Scheinwerfer ist zwar angenehm hell, aber nicht besonders homogen.

⊖ 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

⊕ Lob verdient Hyundai für die 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.

haushaltsüblichen Steckdose bei entsprechender Absicherung nach knapp drei Stunden geladen. Die maximale Zuladung des Testwagens liegt bei nur 415 kg, nicht nur beim Packen für die Urlaubsfahrt sollte man also ein Auge auf das Gewicht haben.

⊖ 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.

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



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

Bei aktivierter Warnblinkanlage kann der Blinker nicht gesetzt und damit zum Beispiel während des Abschleppens eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

## 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 (42 cm über der Fahrbahn bei ganz nach unten gestelltem Sitz) 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.

Entriegelt werden kann der Ioniq mit Style- oder Premium-Paket dank serienmäßigem schlüssellosen Zugangssystem via Tasten an den vorderen Türgriffen und an der Heckklappe.

⊕ 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](http://www.adac.de/keyless).

## 3,4 Kofferraum-Volumen

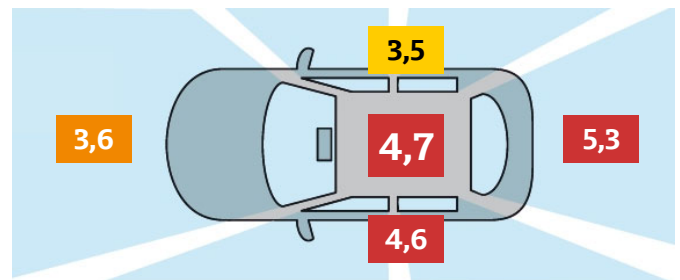
Das Kofferraum-Volumen des PlugIn fällt ähnlich klein aus wie das der Elektro-Variante. Vollbesetzt lassen sich bis zur Kofferraumabdeckung nur 260 l und bis unter das Dach 400 l oder acht Getränkekisten verstauen. Bei umgeklappter Rücksitzlehne finden bis zur Scheibenunterkante 600 l (aus Sicherheitsgründen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

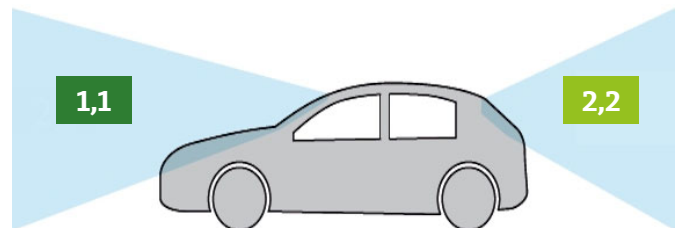
## Rundumsicht

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.



Mit nur 260 l Kofferraumvolumen fällt der Kofferraum des PlugIn deutlich kleiner aus als bei der "herkömmlichen" Hybrid-Version.

⊖ Unpraktisch ist die knapp 75 cm hoch 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

### 2,5 Bedienung

Im Innenraum hat sich zum Facelift einiges getan, augenfällig ist im Vergleich zum alten Modell der 10,25 Zoll große Touchscreen, über den das Infotainment-System bedient wird. Damit liegen die Koreaner zwar im Trend, der Ioniq ist aber ein gutes Beispiel dafür, dass die Umstellung auf Touchbedienung das automobilen Leben nicht per se besser macht. So hat man jetzt auch am Bedienteil der Klimaautomatik keine echten und vor allem erfühlbaren Tasten mehr, sondern muss sich darauf konzentrieren, mit der Fingerspitze das richtige Feld zu treffen. Da darüber hinaus die Temperatur jetzt nicht mehr einfach und gut dosierbar über Drehregler verändert wird, muss man klar sagen: Die Bedienung war vor dem Facelift besser. Immer noch gilt aber: Das Cockpit gibt keine Rätsel auf. Die meisten Bedienflächen und Schalter sind dort positioniert, wo man sie erwartet und das gut darstellende Touchdisplay ist in nahezu optimaler Höhe verbaut. 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. 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. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen. Leuchtet ein grünes "EV" auf, fährt man rein elektrisch. Elektrische Fensterheber sowie ein Licht- und

Regensensor sind serienmäßig an Bord und erleichtern den Fahreralltag.

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.

⊕ Die Handbremse ist - außer beim Basismodell - jetzt elektrisch und wird über eine Taste auf der Mittelkonsole bedient. Ein klarer Fortschritt im Vergleich zur alten fußbetätigten Parkbremse.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist gut, die Bedienung weitgehend funktionell. Die verwendeten Materialien könnten jedoch bei einem Preis von fast 40.000 Euro etwas hochwertiger sein.

### 2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Neben dem serienmäßigen Audio- und SD-Navigationssystem mit Live Services 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 CarPlay gekoppelt werden. Zudem gibt es ab Werk DAB+ und ein Soundsystem mit acht Lautsprechern.

Zum Facelift hielt das Hyundai-Konnektivitätspaket namens Bluelink Einzug in den Ioniq. Via Bluelink und der dazugehörigen Android- oder Apple-App kann man per Mobilfunk relevante Informationen jederzeit per Smartphone abrufen und viele Funktionen auf gleichem Wege steuern. So lässt sich etwa das Auto ver- und entriegeln, eine Zieladresse an das Navigationssystem senden oder speziell bei der PlugIn-



Variante den Ladefortschritt abrufen sowie das Laden der Batterie starten und beenden.

⊖ 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. Das optionale Schiebedach sorgt auf Wunsch für ein noch luftigeres Ambiente.

## 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



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

lediglich Netze. Das kleine Handschuhfach 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 spricht die Federung recht unwillig an, 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.

### 2,9 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.

### 3,2 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.

## 1,9 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 auch nach dem Facelift der Luftstrom der vorderen Luftdüsen nicht mittels Drehrad dosieren lässt. Damit sind Luftstromrichtung und -intensität nicht unabhängig voneinander einstellbar.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 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-Benziner 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-Doppelkupplungsgetriebe. 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-Hybrid in 5,6 s.

### 2,6 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.

⊕ Fährt man im elektrischen Modus, sind die Laufkultur sowie das Ansprechverhalten überragend - typisch Elektromotor.

### 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.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,8 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 einen wenig dynamischen Fahrindruck.

### 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 dank der direkten Auslegung leicht von der Hand - von Anschlag bis Anschlag sind etwa 2,7 Lenkraddrehungen nötig.

### 2,5 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 34,7 m immerhin angemessen aus, gerade angesichts der Spritspar-Bereifung des Testwagens.

## 2,0 SICHERHEIT

### 1,4 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, ein "normaler Tempomat" sowie ein Geschwindigkeitsbegrenzer. Seit dem

## 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	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	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

Facelift funktioniert der Abstandregeltempomat auch bis zum Stillstand. Ab Werk gibt es zudem einen Totwinkel- bzw. Spurwechselassistenten samt Querverkehrerkennung beim

Rückwärtsausparken. Ergänzt wird das Sicherheitspaket durch einen Spurhalteassistenten und eine Verkehrszeichen-erkennung.

## 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Ioniq ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn, durchgängigen Kopfairbags und einem Fahrerkniesairbag sowie Gurtstraffern und -kraftbegrenzern vorn wie hinten (Außenplätze) ausgestattet. Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Ioniq im Bereich des Insassenschutzes gute 91 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt die vollen fünf Sterne (Test 11/2016, auch für das Facelift gültig). Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zwei Meter

und hinten außen bis knapp 1,70 m große Passagiere. Mit dem Facelift zog ein automatisches Notrufsystem in den Ioniq ein, dass nach einem Unfall mit Airbagauslösung selbsttätig Rettungskräfte alarmiert, und dabei gleich den Standort übermittelt. Der Notruf kann auch manuell ausgelöst werden. Positiv: Hyundai stellt direkt eine Verbindung mit den Rettungskräften her und geht nicht den Zeit raubenden Umweg über ein herstellereitiges Callcenter.

## 2,7 Kindersicherheit

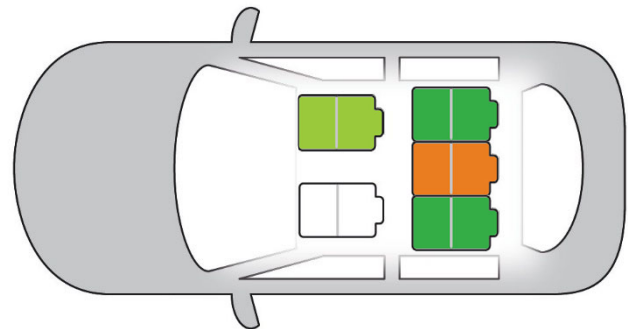
Bei den Crashtests erreicht der Ioniq 80 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit.

⊕ Auf dem Beifahrerplatz mit den dort deaktivierbaren Airbags lassen sich 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.

## 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

Für die Kindersicherheit erreicht der Ioniq bei den Crashtests 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.

⊕ Der Hyundai ist ab Werk mit einem Notbremsystem samt Fußgängererkennung ausgestattet. Seit dem Facelift kann es auch auf Radfahrer reagieren. 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.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 1,9 Verbrauch/CO2

⊕ Der Ioniq PlugIn erreicht mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 126 g/km im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest 41 von 60 möglichen Punkten. Dieser Wert resultiert aus einem Verbrauch von 8,0 kWh Strom (inkl. Ladeverluste) und 3,1 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 rechtzeitig geladen, dann ist er größtenteils rein elektrisch unterwegs und verbraucht durchschnittlich 19,9 kWh pro 100 km. Die elektrische Reichweite beträgt laut Hersteller 63 km - im Ecotest liegt sie bei 45 km.

Fährt man mit leerer Traktionsbatterie, verhält sich der PlugIn wie ein normaler Hybrid. Dann liegen die im EcoTest ermittelten Verbräuche bei 4,1 l/100 km Super innerorts,



4,8 l/100 km außerorts und 6,8 l/100 km auf der Autobahn. Daher ist der PlugIn in erster Linie für Nutzer interessant, die in der Regel nicht mehr als 50 Kilometer am Stück zurücklegen und dann stets Strom nachladen können, um möglichst wenig

mit dem Verbrennungsmotor unterwegs zu sein. Die maximale rein elektrische Fahrgeschwindigkeit liegt bei Tempo 120.

### 3,1 Schadstoffe

Ein stark erhöhter CO-Ausstoß wegen der Vollastbeschleunigungen beim anspruchsvollen Autobahnteil des Ecotests sowie leicht erhöhte Partikelemissionen sorgen dafür, dass der Ioniq nur 29 von 50 Punkten in diesem Kapitel bekommt.

Zusammen mit der Bewertung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes erreicht der Hyundai 70 Punkte und damit vier von fünf Sternen im Eco-Test. Straßenmessungen (RDE) bestätigen das Resultat des Prüfstandtests.

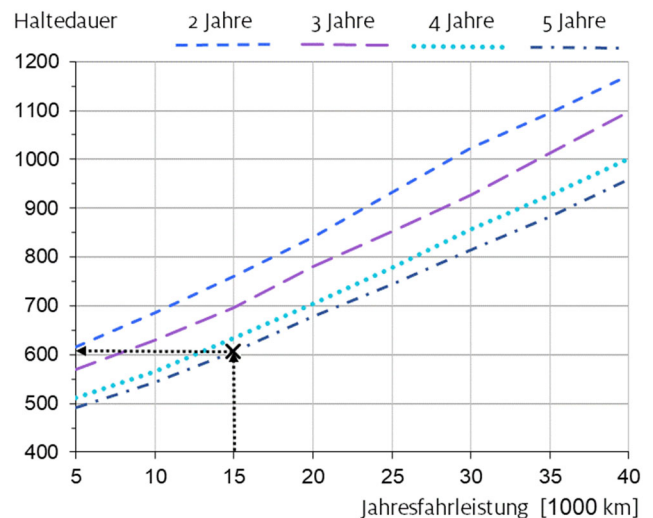
## 2,3 AUTOKOSTEN

### 2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten des Ioniq fallen 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. Schon vor dem Facelift war der Ioniq PlugIn-Hybrid Premium trotz der umfangreichen Sicherheitsausstattung kein Schnäppchen, jetzt wurde er aber mal eben 3.000 Euro teurer und kostet 38.800 Euro. Hyundai hat also offensichtlich auf die erhöhte Förderung von PlugIn-Hybriden reagiert.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 605 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	IONIQ Hybrid	IONIQ PlugIn-Hybrid	IONIQ Elektro
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1580	4/1580	0/0
Leistung [kW (PS)]	104 (141)	104 (141)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/0	265/0	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	n.b.	n.b.	13,8 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	97	26	-
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/21	17/21/21	17/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	80	32	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	25.800	32.000	34.900

## 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 (PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.580 ccm
Leistung	104 kW/141 PS bei 0 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 0 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	178 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	26 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,22 m²/0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.470/1.820/1.450 mm
Leergewicht/Zuladung	1.570/400 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)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 91H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Energy Saver
Wendekreis links/rechts	11,2/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	8,0 kWh + 3,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,1/4,8/6,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	69 g/km (WTW* 126 g/km)
Reichweite	870 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.555/415 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/600/1.060 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>88 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>67 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>103 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>347 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	605 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/21		
Basispreis IONIQ PlugIn-Hybrid Premium	38.800 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.01.1900
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.800 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.350 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
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
Spurwechselsassistent	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	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	650 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

### AUTOKOSTEN

2,3

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