



## Hyundai IONIQ Elektro Style

Fünfstürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Auch die vollelektrische Version des Hyundai Ioniq profitiert vom 2019er Facelift der Baureihe, das den Wagen nicht stark verändert, mit geänderten Leuchtengrafiken aber frischer daherkommen lässt. Geblieben sind freilich auch beim dahinstromernden Ioniq die ordentliche Verarbeitung und das gute Platzangebot - dafür leidet aber auch der Ioniq Elektro unter einem Manko des Facelifts: die Umstellung auf Touchscreen und -flächen. Durch den kostensparenden Wegfall der echten Tasten muss man sich nun darauf konzentrieren, die richtigen Touchflächen zu treffen, was vor allem während der Fahrt für eine deutlich stärkere Ablenkung vom Straßenverkehr sorgt. Wo der Ioniq Elektro aber punkten kann: beim Verbrauch. Der 136 PS starke Elektromotor geht in der windschlüpfrigen Karosserie des Hyundai sehr behutsam mit der Energie aus der Batterie um. Im ADAC Ecotest verbraucht der Koreaner 16,3 kWh auf 100 Kilometer - inklusive Ladeverluste. Um die leere Batterie vollzuladen, werden 44,1 kWh benötigt, mittels CCS-Steckers werden dabei Ladeleistungen von bis zu 50 kW erreicht. So konnten wir im Test einen Ladevorgang von 10 auf 80 Prozent in 40 Minuten darstellen. Aktuell gilt zudem: Da Hyundai den Herstelleranteil der Elektroautoprämie von 3.000 auf 5.000 Euro erhöht und Elektrofahrzeuge mit 6.000 Euro von Seiten des deutschen Staats gefördert werden, bekommt man den Ioniq Elektro mit dem empfehlenswerten Style-Paket des Testwagens gerade für unter 30.000 Euro. So ist der Ioniq Elektro Style ein richtig attraktives Angebot, denn schwerwiegende Schwächen hat er nicht - er ist in Sachen Sicherheit umfangreich ausgestattet, zudem fahrsicher und angemessen komfortabel. **Konkurrenten:** u.a. Nissan Leaf, VW ID.3.

⊕ gutes Platzangebot vorn, umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung

⊖ Dach-, Stütz- und Anhängelasten nicht zulässig, schlechte Rundumsicht

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,2

### Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,5
	Fahrspaß	3,0
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest ★★★★★

## 3,2 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 vorn hart und kratzempfindlich. Im Kofferraum sind der Heckabschluss und seitliche Kunststoffdeckel ebenso kratzempfindlich, die

Seitenwände bestehen beim Testfahrzeug aus filzartigem Material.

⊕ 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.

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

### 4,0 Alltagstauglichkeit

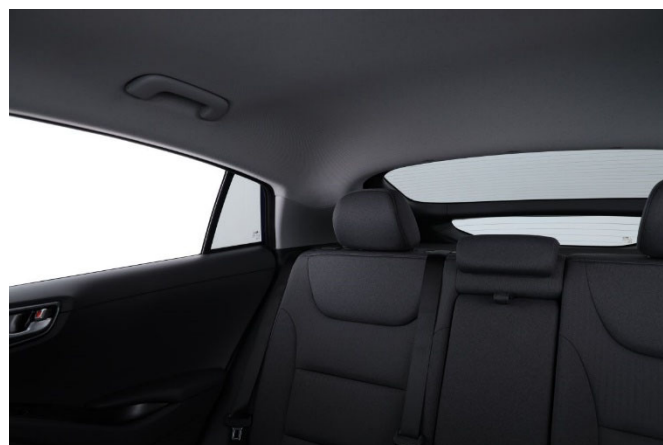
Ein Wendekreis von 11,3 m, eine Fahrzeuglänge von knapp 4,5 m und eine Breite von 2,05 m (inkl. Außenspiegeln) bescheren dem Ioniq eine nur durchschnittliche Stadttauglichkeit. Die maximale Zuladung des Testwagens liegt bei nur 410 kg, nicht nur beim Packen für die Urlaubsfahrt sollte man also ein Auge auf das Gewicht haben. Um die leere Batterie vollzuladen, werden 44,1 kWh benötigt. Angeschlossen an eine Haushaltssteckdose (Kabel liegt bei) braucht er bei 2,3 kW gut 19 Stunden, bis die Akkus wieder voll sind. Auch der facegeliftete Ioniq verfügt nur über ein inzwischen nicht mehr zeitgemäßes, einphasiges Ladegerät. An einer Wallbox mit dem Typ-2-Kabel (aufpreispflichtig) und 7,2 kW (einphasig) dauert ein kompletter Ladevorgang knapp über sechs Stunden. Dies ist aber ein eher theoretischer Wert, denn bei den im Haushalt zulässigen 4,6 kW dauert es über neun Stunden. Deutlich schneller geht das Laden mittels CCS-Ladedose. In unserem Test schaffte der Ioniq Elektro einen Ladevorgang von 10 auf 80 Prozent

in 40 Minuten, bei einer Außentemperatur von 13 Grad. Dabei stieg die Ladeleistung von etwa 45 kW bei 10 Prozent Ladezustand auf fast 50 kW bei 50 Prozent, um dann in Stufen wieder abzufallen. Bei einem Batterieladezustand von 80 Prozent lag die Ladeleistung nur noch bei gut 15 kW. Vor dem Facelift schaffte der Ioniq Elektro jedoch höhere Gleichstromladeleistungen.

⊖ Anhängelast-, 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. Im ADAC Ecotest kommt der Ioniq Elektro heutzutage nur durchschnittliche 270 km weit, ehe er wieder an die Steckdose muss - am Verbrauch liegt das nicht, die Batterie bietet schlichtweg nicht allzu viel Kapazität.

### 3,2 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 hinten sowie eine Rückfahrkamera. Sensoren an der Front gibt es, dafür muss man aber die nächsthöhere Ausstattung wählen. Mit dem Style-Paket ist der Ioniq Elektro ab Werk mit LED-Scheinwerfern für Ablend- 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.



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

⊖ 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 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 hoch über dem Bodenblech. Zudem sind die Sitze recht tief verbaut (45 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

## 3,4 Kofferraum-Volumen

Standardmäßig lassen sich bis zur Kofferraumabdeckung nur 265 l und bis unter das Dach 405 l oder acht Getränkeboxen verstauen. Bei umgeklappter Rücksitzlehne finden bis zur Scheibenunterkante 605 l (aus Sicherheitsgründen empfohlen) und bis unter das Dach 1.065 l Platz.

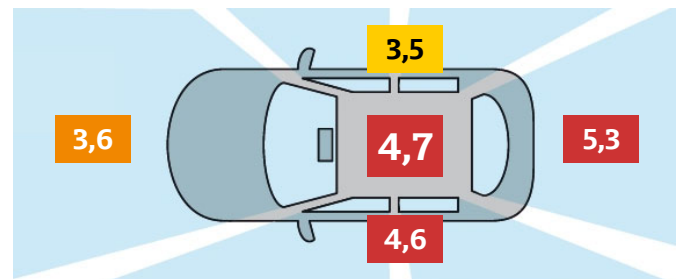
## 3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

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 elf Zentimeter über dem Ladeboden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne steigt der Boden ab der Rückbank leicht an.

⊖ Unpraktisch ist die knapp 77 cm hoch über der Fahrbahn liegende Ladekante, da das Gepäck zum Einladen weit angehoben werden muss. Im Dunkeln ist das Ladeabteil mit

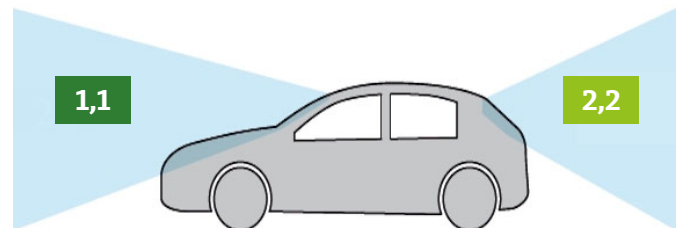
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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).



Mit 265 l Volumen ist der Kofferraum des Ioniq Elektro kleiner als bei der Hybrid-Variante (350 l).

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 mittelmäßig bestellt. Abgesehen von der Möglichkeit, ein Gepäcknetz im Kofferraum zu befestigen, und den 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 Infotainmentsystem bedient wird. Damit liegen die Koreaner zwar im Trend, der Ioniq ist aber ein gutes Beispiel dafür, dass die Umstellung auf Touchbedienung das automobiler Leben nicht per se besser macht. So hat man jetzt auch am Bedienteil der Klimaautomatik keine echten und vor allem erfüllbaren 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



**Die Bedienung ist weitgehend funktionell, die verwendeten Materialien könnten jedoch hochwertiger sein.**

einwandfrei ablesen. Typisch für den Hersteller sind einige Funktionen, die über das Kombiinstrument einzustellen sind, nur im Stand verfügbar. 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.

### 2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Neben dem serienmäßigen Audio- und SD-Navigationssystem mit Live Services bietet der Ioniq Elektro 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 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 Elektro-Variante den Ladefortschritt abrufen oder das Laden der Batterie starten und beenden. Auch die Klimaanlage und Heizung lassen sich fernsteuern.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht die Beinfreiheit für Fahrer bis zu einer Größe von gut 1,90 m - nach oben hätten Fahrer bis rund zwei Meter Platz. Die Innenbreite ist für die Fahrzeugklasse angemessen.

## 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 große Personen eingestellt). Das Raumgefühl wird hier aber stärker eingeschränkt als vorn. Die flach abfallende Dachlinie, die schmalen Seitenscheiben und die hohe Seitenlinie sorgen für 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 und die Elektro-Variante des Ioniq hat vorn am Mittelunnel noch eine

Das Raumempfinden wird nur durch die schmalen Seitenscheiben etwas gemindert. Das optionale Schiebedach sorgt auf Wunsch für ein noch luftigeres Ambiente.



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

große, offene Ablage. An den Lehnen der Vordersitze gibt es anstatt geschlossener Taschen lediglich Netze. Das kleine Handschuhfach ist weder klimatisiert noch beleuchtet oder abschließbar.

## 2,9 KOMFORT

### 3,0 Federung

Das Fahrwerk des Ioniq bietet in allen Antriebsvarianten einen insgesamt zufriedenstellenden Federungskomfort. Vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten spricht die Federung eher 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

Wählt man die höherwertige Premium-Ausstattung, lässt sich der Fahrersitz ab Werk elektrisch längs- sowie in Höhe und Neigung einstellen (samt Memory-Funktion), beim Testwagen im Style-Ornat muss man selbst Hand anlegen. Beim Beifahrersitz ist stets 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.

### 3,0 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 recht hohe 68,6 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.

⊕ Durch den elektrischen Antrieb ist vom Motor bis auf ein leises Summen nichts zu vernehmen - Windgeräusche treten

bei höherem Tempo allerdings umso deutlicher in den Vordergrund.

## 2,9 Klimatisierung

Die Zweizonen-Klimaautomatik der anderen Ioniq-Motorvarianten wird der rein elektrisch angetriebenen Version vorenthalten. Hier bleibt es bei einer Klimazone. Annehmlichkeiten wie eine vordere Sitzheizung und ein beheizbares Lenkrad gehören zum Serienumfang des Ioniq Elektro Style. Sitzlüftung vorn und Sitzheizung hinten sind erst beim Premium-Modell dabei. Wichtig: Die beim Heizen energiesparende Wärmepumpe hat der Ioniq Elektro erst ab der getesteten Style-

Variante an Bord - deswegen sollte man mindestens diese Ausstattungsstufe wählen.

⊖ Ungünstigerweise lässt sich auch nach dem Facelift der Luftstrom der vorderen Luftdüsen nicht mittels Drehrad dosieren. Damit sind Luftstromrichtung und -intensität nicht unabhängig voneinander einstellbar.

## 1,3 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen

⊕ Wie für ein Elektroauto typisch geht der Ioniq Elektro bei entsprechendem Pedalbefehl ansatzlos nach vorn und spielt aus dem Handgelenk seine 295 Nm aus. So zieht der permanent erregte Synchronmotor den Testwagen in 5,2 Sekunden von 60 auf 100 km/h, auch innerorts im nach dem Abbiegen wichtigen Bereich von 15-30 km/h brilliert das

Elektroauto mit einer Zeit von 1,2 Sekunden: Man kann problemlos in den Verkehr einfüden. Die maximal verfügbaren 136 PS ermöglichen laut Hersteller den Spurt aus dem Stand auf 100 km/h in 9,9 Sekunden, bei 165 km/h lässt es der Ioniq Elektro gut sein mit dem Vortrieb.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Laufkultur und Ansprechverhalten sind überragend - typisch Elektromotor. Vor allem aus dem Stand und bei Geschwindigkeiten diesseits der 100 km/h packt der Ioniq

energisch an, darüber wird der Antritt gemächlicher - es sind nun einmal völlig ausreichende, aber nicht überbordende 100 kW Leistung verfügbar.

### 1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Ioniq Elektro wählt man die Fahrtrichtung sowie die Park- und Neutralstellung per Tasten. Dies klappt an sich problemlos, man muss bei der Bedienung aber eher mal auf die Tasten schauen als bei einem Hebel. Dank der nicht notwendigen Schaltstufen ist der Antriebskomfort wegen der fehlenden Schaltvorgänge hervorragend. Die Stärke der Rekuperation über den Elektromotor und damit die

Verzögerung bei Gaswegnahme lässt sich über Paddles am Lenkrad variieren. Durch den anwählbaren Automodus macht der Ioniq die Rekuperation auf Wunsch vom Verkehrsgeschehen abhängig. Würde er mit zu geringer Rekuperation auf ein Fahrzeug auffahren, verstärkt der Hyundai die Verzögerung automatisch.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Ioniq nur wenig, plötzliche Lenkimpulse quittiert der Koreaner 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 Fahreindruck.

## 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 2,9 Lenkradumdrehungen nötig.

## 3,1 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 36,6 m etwas lang aus.

# 1,9 SICHERHEIT



## 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben den obligatorischen Systemen ist der Ioniq serienmäßig mit einem vorausschauenden Notbremssystem ausgestattet. Das System erkennt mittels Kamera und Radarsensor Fußgänger und Fahrzeuge inklusive Fahrräder. 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 sind auch ein Abstandsregeltempomat, ein Stauassistent, ein "normaler Tempomat" sowie ein Geschwindigkeitsbegrenzer. Seit dem Facelift funktioniert der Abstandsregeltempomat auch bis zum Stillstand. Ergänzt wird das Sicherheitspaket durch einen Spurhalteassistenten und eine Verkehrszeichenerkennung. Um einen Totwinkelassistenten nutzen zu können, muss man zur Premium-Variante greifen. Dann warnt das Auto auch vor Querverkehr beim Ausparken..

## 1,9 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 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

## 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	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	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	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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 lassen sich nach Airbagdeaktivierung ebenso problemlos Kindersitze montieren wie auf den äußeren Fondplätzen. Hinten gibt es zudem ein Isofix-System samt i-Size Freigabe.

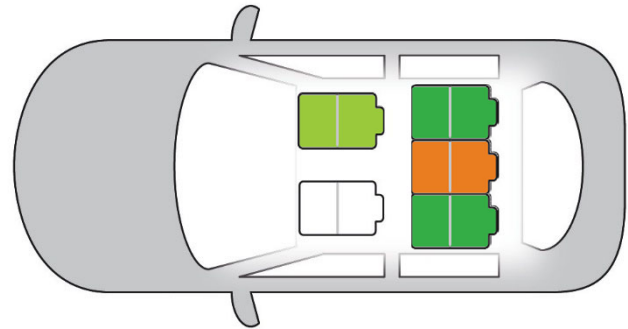
⊖ Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Anlenkpunkte nicht zur Montage von Kindersitzen, auch wenn dieser Platz laut Betriebsanleitung verwendet werden darf. Im Fond schließen die Seitenscheiben mit viel zu hohen Kräften, was die Verletzungsgefahr deutlich erhöht.

## 3,0 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz 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.

## 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. 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 Elektro mit einem Warnton auf sich aufmerksam.

# 1,2 UMWELT/ECOTEST

## 0,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im ADAC Ecotest haben wir im Normalmodus einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 16,3 kWh/100 km ermittelt. Dieser Verbrauch beinhaltet auch die Ladeverluste. Um die leere Batterie vollzuladen, werden 44,1 kWh benötigt. Aus den 16,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 90 g/km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh,

veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest 53 von 60 möglichen Punkten.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 12,3, außerorts bei 17,7 und auf der Autobahn bei 18,5 kWh/100 km.

## 1,6 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 16,3 kWh pro

100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 71 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Ioniq Elektro 44 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. Insgesamt aber erzielt auch der Elektro-Hyundai schon ein erstklassiges Resultat beim Ecotest. 97 Punkte reichen locker für die vollen fünf Sterne.



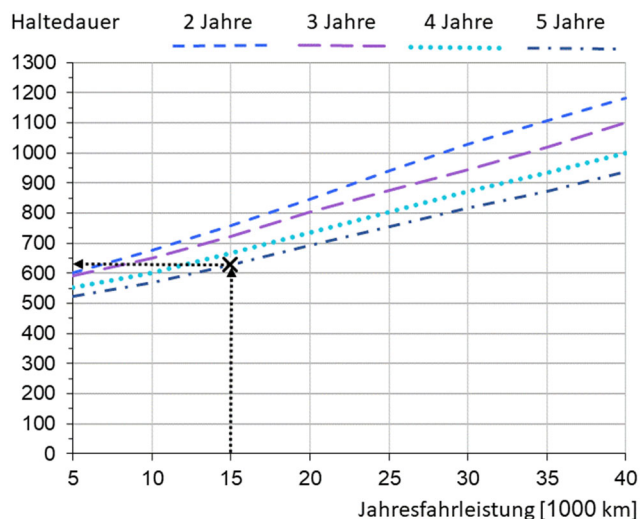
## 2,2 AUTOKOSTEN

### 2,2 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 56 Euro - die noch dazu erst nach der ab Erstzulassung zehn Jahre währenden Steuerbefreiung fällig werden. In die Werkstatt muss der Ioniq alle zwölf Monate oder nach 15.000 Kilometern. Hyundai gewährt eine Garantie von fünf Jahren ohne Kilometerbegrenzung auf das Fahrzeug und von acht Jahren oder 200.000 km auf die Hochvolt-Batterie. Der Listenpreis des Ioniq Elektro Style liegt bei 40.300 Euro, der Testwagen hat nur noch das 389 Euro teure Typ2-Ladekabel dabei und kostet also 40.689 Euro. Von den genannten Preisen kann man aktuell ganze 11.000 Euro (plus Mehrwertsteuer für den Herstelleranteil von 5.000 Euro) als Elektroautoprämie abziehen - Hyundai erhöht den Herstelleranteil freiwillig von 3.000 Euro auf 5.000 Euro.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 628 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## HERSTELLERANGABEN

0-Zylinder Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	100 kW/136 PS
Maximales Drehmoment	295 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	13,8 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b. m²/0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.470/1.820/1.475 mm
Leergewicht/Zuladung	1.602/368 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	357/1.417 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/- kg
Batteriekapazität	38,30 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre /12 Jahre
Produktion	Südkorea, Ulsan

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 92H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Energy Saver
Wendekreis links/rechts	11,1/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	16,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest WTW*	90 g/km
Reichweite	270 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.560/410 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/605/1.065 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>83 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>53 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>101 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>391 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	628 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/21		
Basispreis IONIQ Elektro Style	39.284 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.11.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.689 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.909 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. \* 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	-

### 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)

2,1

### AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: Juni 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.