



## Hyundai IONIQ 6 (77,4 kWh) UNIQ-Paket 2WD

Viertürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (168 kW/229 PS)

Auf das SUV IONIQ 5 folgt nun mit dem IONIQ 6 die erste vollelektrische Mittelklasse-Limousine von Hyundai, die Teslas Model 3 ins Visier nimmt. Der ADAC Autotest klärt, wie die Chancen für den Newcomer stehen, sich an die Spitze des Segments zu setzen. Die Voraussetzungen dafür sind jedenfalls gegeben: Dank des 800-V-Batteriesystems sind Ladestopps an entsprechend leistungsfähigen Ladesäulen deutlich kürzer als bei den meisten Konkurrenten - in 20 Minuten lädt der Koreaner mit seinem 77,4 kWh großen Akku Strom für mehr als 400 km nach. Möglich macht dies neben der hohen Ladeleistung auch der sensationell niedrige Verbrauch. Im ADAC Ecotest verbraucht der windschlüpfige Stromer (cw-Wert 0,21) lediglich 15,5 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste). Sparsamer war bislang kein E-Auto auf dem Rollenprüfstand. Darüber hinaus überzeugt der IONIQ 6 mit der eingängigen Bedienung, dem hohen aktiven wie passiven Sicherheitsniveau sowie dem guten Geräuschkomfort. Allerdings kostet der Testwagen mit der Antriebsausführung mehr als 60.000 Euro. Zwar ist die Ausstattung bereits nahezu komplett, die rustikale Materialauswahl im Innenraum passt aber so gar nicht zu diesem Preis. Dies trübt das hervorragende Abschneiden im ADAC Autotest (Gesamtnote 1,7) ebenso wie die gesetzlich vorgeschriebene Geschwindigkeitswarnung, die mit ihrem nervtötenden Warnton das Fahrvergnügen nachhaltig schmälert. **Konkurrenten:** u. a. BMW i4, BYD Seal, Mercedes EQE, Tesla Model 3, VW ID.7.

**+** sehr effizienter E-Antrieb, hohe Ladeleistung, alltagstaugliche Reichweite, hohes Sicherheitsniveau, lange Fahrzeuggarantie

**-** teils billige Materialauswahl, nervige Geschwindigkeitswarnung, hoher Kaufpreis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,7

AUTOKOSTEN 3,3

### Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,4
	Transport	3,6
	Fahrspaß	2,5
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

⊕ Die Karosseriequalität ist wie bei Hyundai üblich gut, die Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Weniger schön ist hingegen der fehlende Klarlack sowie die deutlich sichtbaren Schweißpunkte rund um die Kofferraumöffnung - das fällt dem Betrachter leider sofort ins Auge. Die Fronthaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelingen das Öffnen und Schließen bequem. Leider lässt sich die Haube nur über den üblichen Zug am Hebel unterhalb des Lenkrads entriegeln. Per Schlüssel wäre dies deutlich komfortabler, wenn man den Frunk für das Verstauen des Ladekabels nutzt. Den Unterboden hat Hyundai vollständig verkleidet - damit ist er nicht nur bestens geschützt, die glattflächige Verkleidung trägt zudem ihren Teil zur hervorragenden Aerodynamik des Stromers bei.

An der Verarbeitung des Interieurs gibt es mit Ausnahme

einiger scharfkantigen Kunststoffgrate kaum etwas auszu-

⊖ Die Materialqualität im Innenraum fällt nicht nur in Anbetracht des stattlichen Kaufpreises mäßig aus, auch im Vergleich zum gleich teuren IONIQ 5 schneidet der 6er hier schlechter ab. So findet man fast ausschließlich harten und kratzempfindlichen Kunststoff vor, lediglich auf der Oberseite des Armaturenbretts können die Fingerkuppen eine weiche Schäumung ertasten. Im IONIQ 5 sind zumindest die Türverkleidungen im oberen Bereich mit geschäumtem Kunststoff verkleidet, die Türtafeln im 6er bestehen vollständig aus Hartplastik und hinterlassen auch aufgrund einiger scharfkantigen Grate einen billigen Eindruck - und das bei einem Fahrzeug der 60.000-Euro-Klasse. Auch der Ladeboden wirkt sehr billig: Er besteht aus einem Teppich, der durch aufgeklebte Kunststoffelemente verstärkt wurde.

### 3,5 Alltagstauglichkeit

Die große Batterie des IONIQ 6 fasst 77,4 kWh (Nettowert) und kann mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker und ein weiteres für die Haushaltssteckdose (Schuko) sind serienmäßig dabei. Die Kabel können im praktischen Fach unter der Fronthaube (Frunk) verstaut werden. Das Laden über 230 V dauert rund 38 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa acht Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dank des 800-V-Batteriesystems unter idealen Bedingungen wie im Test nur 19 Minuten, eine entsprechend leistungsfähigen Ladesäule vorausgesetzt. Bei nicht optimalen Temperaturen wie im Winter liegt die Ladeleistung jedoch deutlich darunter. Inzwischen lässt sich der Akku zum schnelleren Laden vorkonditionieren. Dafür muss man eine Schnellladestation als Navigationsziel auswählen, ein manuelles Vorwärmen ist nicht möglich.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 15,5 kWh/100 km eine Reichweite von rund 555 km. Bei Fahrten innerorts oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts sind auch

Reichweiten von 600 km oder mehr möglich.

Die Außenlänge von 4,86 m und die Breite von 2,15 m (inkl. Außenspiegel) fallen für eine Mittelklasse-Limousine üppig aus. Erschwerend kommt hinzu, dass der Wendekreis von 12,3 m ebenfalls recht groß ist, was den Wagen besonders im Stadtverkehr ziemlich sperrig wirken lässt.

Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 454 kg erlaubt - genug zumindest für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es nicht. Die erlaubte Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt 100 kg, genug für einen Heckträger mit zwei Pedelecs. Besitzt der Anhänger eine eigene Bremse, darf er bis 1,5 t wiegen - ohne eigene Bremse ist bei einem Anhängergewicht von 750 kg Schluss. Runflatbereifung oder ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht erhältlich, das Reifenpannenset dagegen ist Serie.

⊕ Der Koreaner ist optional mit der „Vehicle-to-Load“-Funktion – kurz V2L – ausgestattet. Damit kann das E-Auto nicht nur andere elektrische Geräte mit 230 V Wechselspannung und bis zu 3,6 kW versorgen, sondern sogar andere Elektroautos laden, sofern der Akku ausreichend geladen ist.

### 3,0 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich nur schwerlich abschätzen, da sie sich den Blicken des Fahrers entziehen. Die serienmäßigen Parksensoren und die 360-Grad-Kamera sind daher beim Rangieren sehr nützlich. Zudem bringt der IONIQ 6 UNIQ einen Parkassistenten mit, der neben dem Längs-, Quer- und Diagonalparken auch das ferngesteuerte Vorwärts- und rückwärtsrangieren beherrscht.

Bei der Fahrbahnausleuchtung kann der IONIQ 6 trotz des serienmäßigen LED-Lichtsystems nicht vollauf überzeugen. Erstmals verbauen die Koreaner ein Matrix-Lichtsystem, das ab der Ausstattung TECHNIQ serienmäßig an Bord ist und über einen dynamischen Fernlichtassistenten verfügt. Allerdings ist der Lichtkegel recht schmal, fleckig und dürfte zudem heller sein. Darüber hinaus vermissen wir Funktionen wie ein Kurvenlicht oder zumindest ein Abbiegelicht, auch eine Scheinwerferreinigungsanlage wäre wünschenswert. Alles in allem hält der IONIQ 6 mit seinem Lichtsystem trotz der Matrixfunktion einen gehörigen Abstand zur Qualität der Lichtsysteme der deutschen Konkurrenten.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Gegen Aufpreis bietet Hyundai digitale Außenspiegel an, die das Bild, das von den anstelle der Spiegel angebrachten Kameras erfasst wird, auf zwei separaten Displays am Armaturenbrett wiedergeben. Diese Option ist allerdings der Topausführung "UNIQ-Paket" vorbehalten.

⊖ Die Rundumsicht liegt lediglich im ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt hauptsächlich nach hinten rechts starke Sichteinschränkungen durch die breiten D-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen. Immerhin lassen sich niedrige Gegenstände vor dem Wagen zufriedenstellend erkennen, hinten fällt dies durch den hohen Heckabschluss deutlich schwerer.

Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, welcher den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehbar machen würde. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen. Den Frontscheinwerfern fehlt eine Reinigungsanlage und eine automatische Leuchtweitenregulierung, außerdem könnte das Fernlicht homogener und weniger fleckig leuchten.

### 2,3 Ein-/Ausstieg

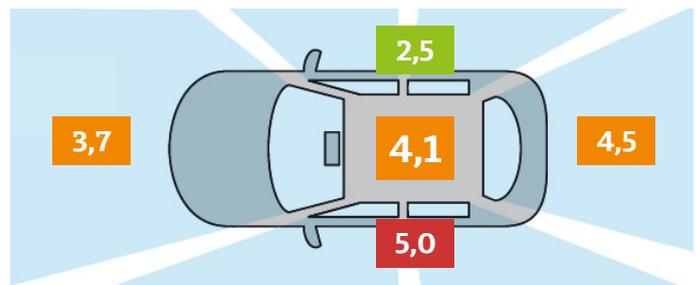
⊕ Das Ein- und Aussteigen fällt nicht besonders leicht, weil sich die Sitzflächen allesamt in recht geringer Höhe über der Straße befinden (Fahrsitz nur 47 cm über der Straße, wenn ganz nach unten eingestellt). Auf den hinteren Plätzen erschwert vor allem die im oberen Bereich eingezogene sowie recht lange Seitentür den Ein- und Ausstieg.



Breite Dachsäulen, nicht versenkbare Kopfstützen und die hoch angesetzte, schmale Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

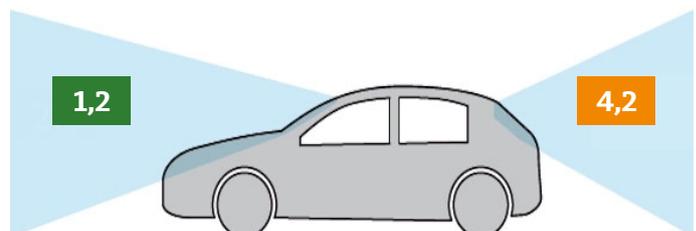
### Rundumsicht

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.



Die geöffneten Türen rasten in drei Positionen zuverlässig ein und und fallen so auch an Steigungen nicht gleich auf oder zu. Mit Ausnahme des Fahrsitzes gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel.

Die Türgriffe sind aus aerodynamischen Gründen glattflächig in die Karosserie integriert, fahren bei Annäherung mit dem

Fahrzeugschlüssel automatisch aus und lassen sich dadurch problemlos greifen. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist serienmäßig.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 2,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Standardvolumen des Ladeabteils beträgt 405 l - ein ordentlicher Wert für eine Stufenhecklimousine der Mittelklasse. Klappt man die Rücksitzlehnen um und belädt den Kofferraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 760 l verstauen. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere 15 l Volumen zur Verfügung, im Frunk unter der Fronthaube findet man nochmals rund 40 l Stauraum vor.

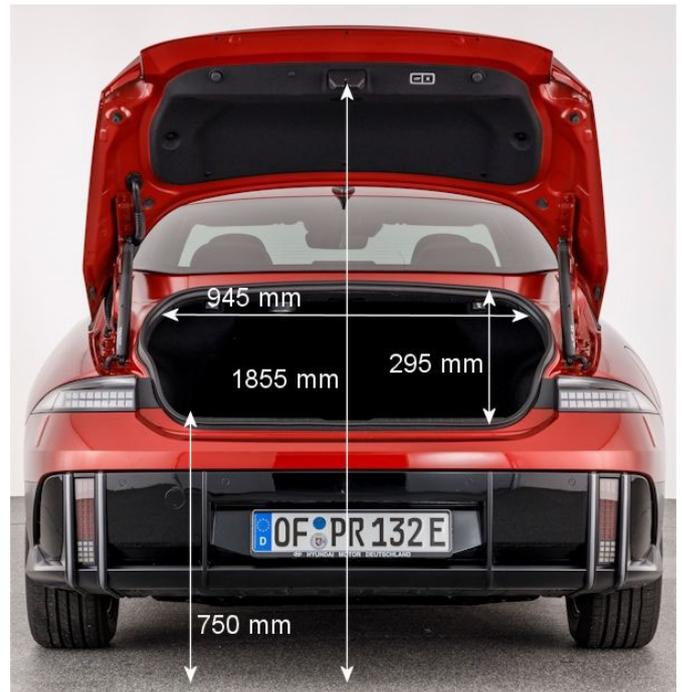


Immerhin 405 l fasst das Gepäckabteil des IONIQ 6.

## 3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der serienmäßig elektrisch angetriebene Heckdeckel gibt wie für Stufenhecklimousinen üblich eine recht kleine Kofferraumöffnung frei - sperrige Gegenstände müssen daher draußen bleiben. Über 1,85 m Körpergröße sollte man auf seinen Kopf achten, um ihn nicht an der offenen Klappe zu stoßen. Das Schloss steht zwar etwas ab, ist aber großzügig mit Kunststoff ummantelt.

⊖ Die Ladekante liegt reichlich hohe 75 cm über der Straße, was das Be- und Entladen deutlich erschwert. Hinzu kommt, dass es zwischen Ladekante und -boden eine 15 cm hohe Stufe gibt, die beim Entladen zusätzlich überwunden werden muss.



Die 75 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen durch die schmale Laderaumöffnung zu einer recht mühsamen Tätigkeit.

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. Ungewöhnlich: Die Lehnen lassen sich lediglich vom Kofferraum aus entriegeln, fallen anschließend aber nicht selbsttätig um. Eine Durchlademöglichkeit hat der Koreaner nicht zu bieten.

⊖ Im Kofferraum lassen sich lediglich im kleinen Fach unter dem Laderaum kleinerer Gegenstände verstauen. Praktische Ablagefächer, Taschenhaken oder die Möglichkeit ein Gepäcknetz einzuspannen bietet die Limousine leider nicht.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

⊕ Die üblichen im Alltag häufiger genutzten Funktionen lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits prinzipiell leicht

bedienen. Einen klassischen Getriebewählhebel gibt es nicht mehr, im IONIQ 6 wird die Fahrstufe über einen Drehhebel

unterhalb des rechten Lenkstockhebels ausgewählt. Die meisten Schalter sind ausreichend groß und klar beschriftet sowie im Blickfeld des Fahrers. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Einstellung von Sitzen (elektrisch) und Lenkrad (manuell) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand, allerdings liegen die "Klimatasten" unter einer Sensorscheibe und sind damit haptisch nicht voneinander unterscheidbar - was stylisch aussehen mag, macht zumindest die Ergonomie nicht besser. Hinzu kommt, dass einige Funktionen wie etwa die Sitzklimatisierung lediglich über das zuvor aufgerufene Klimamenü bedient werden können. Die meisten Fahrzeugeinstellungen werden über den großen Touchscreen vorgenommen, die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten inzwischen recht umfangreich, nach etwas Eingewöhnung aber beherrschbar. Das 12,25 Zoll große Zentralscreen ist hoch positioniert und befindet sich damit im Blickfeld des Fahrers, ist jedoch recht weit entfernt, was die Bedienung erschwert. Die Instrumente sind digital und bei Tag wie bei Nacht einwandfrei ablesbar.

### 1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für den IONIQ 6 gibt es serienmäßig ein Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen und Integration der Ladeplanung in die Routenführung. Das BOSE-Soundsystem mit 8 Lautsprechern inkl. Subwoofer ist in der Ausführung UNIQ serienmäßig dabei. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso zwei USB-C-Anschlüsse vorn (1x Daten/Laden, 1x Laden) und zwei weitere hinten (nur Laden). In der Topausführung ebenfalls stets an Bord ist der V2L-Adapter für den Anschluss von 230-V-Geräten an der Ladebuchse (max. 3,6 kW), mit einer 230-V-Steckdose (max. 200 W) unterhalb der Rücksitzbank ist der Stromer stets

### 2,1 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe lassen sich die Sitze für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m zurückschieben. Die Kopffreiheit reicht für bis zu 2 m große Fahrer. Breit genug ist der Innenraum vorn ohne Zweifel, und so empfindet man das Raumangebot als durchaus großzügig. Optional gibt es ein Panorama-Glasdach, welches den Innenraum noch heller und freundlicher wirken lässt.

### 3,4 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen theoretisch selbst 2,20 m große Personen Platz - die Beinfreiheit ist dank des großen Radstands wirklich immens. Die Kopffreiheit fällt allerdings aufgrund der nach hinten stark abfallenden Dachlinie mau aus - bereits ab 1,80 m große Mitfahrer nehmen Kontakt mit dem Dachhimmel

Allerdings werden die oberen Ecken vom Lenkradkranz teilweise verdeckt, weshalb das Display nicht vollständig eingesehen werden kann.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum liegt auf gutem Niveau, die Materialanmutung enttäuscht dagegen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, bietet aber noch genügend Raum für Verbesserungen.

ausgerüstet. Ebenfalls serienmäßig sind eine induktive Ladeschale sowie die Smartphone-Anbindung über Android Auto und Apple CarPlay, allerdings benötigt man dafür zwingend ein USB-Kabel zum Anschließen - die induktive Lademöglichkeit ist für Nutzer der Smartphone-Integration damit leider nur die Hälfte wert.

Per App kann man viele Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern (Remote Access). Für das Navigationssystem gibt es neben den Online-Verkehrsinformationen auch Kartenupdates über die eingebaute SIM-Karte.



Im Fond finden aufgrund der eingeschränkten Kopffreiheit nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

auf. Hier wirkt sich die ausgezeichnete Aerodynamik negativ aus. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es schon eng.

### 3,5 Innenraum-Variabilität

Wie bei Limousinen üblich ist es um die Innenraumvariabilität nicht sonderlich gut bestellt, sie beschränkt sich auf die asymmetrisch geteilt klappbaren Rücksitzlehnen. Bei den Ablagemöglichkeiten schneidet der Hyundai durchschnittlich ab. In der ersten Reihe gibt es zahlreiche Ablagen und Fächer, offene wie geschlossene, und selbstverständlich zwei Becherhalter. In

den schmalen Türfächern können immerhin 1-l-Flaschen verstaut werden. Ein praktisches Brillenfach am Dachhimmel gibt es nicht. Hinten ist das Angebot nicht mehr ganz so üppig, die Türfächer fallen kleiner aus, fassen aber immer noch kleinere Flaschen, es gibt Lehnennetze und zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne.

## 2,4 KOMFORT

### 2,9 Federung

Das Fahrwerk des IONIQ 6 ist vergleichsweise straff, eine adaptive Dämpferregelung ist wie bei den meisten Hyundai-Modellen nicht zu haben. Besonders innerorts sprechen die Feder-Dämpfer-Elemente recht steifbeinig auf Unebenheiten an, mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich jedoch das Schluckvermögen des Fahrwerks. Auf der Autobahn bietet der Koreaner auch dank des langen Radstands einen ordentlichen

Federungskomfort, auch wenn welliger Fahrbahnbelag und Einzelhindernisse eine Spur zu deutlich zu den Insassen durchdringen. Alles in allem macht der IONIQ 6 seine Sache deutlicher besser als etwa ein Tesla Model 3, zu den Konkurrenten von BMW und Mercedes mit ihren adaptiv geregelten Fahrwerken fehlt ihm jedoch ein ordentliches Stück.

### 2,5 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten gute Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung. Der Seitenhalt ist angemessen, dürfte im oberen Lehnenbereich aber etwas stärker sein. Die elektrische Sitzeinstellung sowie die Memory-Funktion sind bei der Top-Ausführung UNIQ Serie. Die Einstellmöglichkeiten sind für beide Vordersitze gleich und umfassen auch die Sitzneigung. Elektrische Lendenwirbelstützen gibt es serienmäßig, sie lassen sich aber nur horizontal justieren. Dank der serienmäßigen Relax-Funktion lassen sich

die Vordersitzlehnen weit nach unten fahren, im Gegensatz zum IONIQ 5 fehlt dem 6er allerdings die ausfahrbare Oberschenkelauflage, die die Wartezeit während des Ladevorgangs noch angenehmer macht.

In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze nur mäßig konturiert, allzu viel Seitenhalt darf man wie üblich nicht erwarten. Der Sitzkomfort geht insgesamt in Ordnung, auch wenn der Kniewinkel recht spitz ausfällt.

### 2,1 Innengeräusch

⊕ Der Hyundai IONIQ 6 bietet insgesamt einen guten Geräuschkomfort - besonders wie für E-Autos üblich im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich. Doch auch auf der Autobahn punktet der Stromer mit einem bemerkenswert niedrigen Geräuschpegel: Bei 130 km/h zeigt

das Messinstrument 65,6 dB(A). Der Fahrzeugboden ist sehr gut verkleidet, geräuschdämmenden Filz findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind die Abrollgeräusche der 18 Zoll-Räder recht deutlich zu hören. Vom E-Motor ist nur unter hoher Last ein dezentes Surren zu hören.

### 1,8 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei allen IONIQ 6 dabei. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln

anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlagsensor, eine Umluftautomatik ist aber nicht vorhanden. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen der Vorder-

sitzen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn und hinten, Lenkradheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule sind Serie. Selbst belüftete Vordersitze sind in der UNIQ-Ausführung serienmäßig an Bord.

⊖ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man nicht unabhängig voneinander einstellen.

## 1,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,2 Fahrleistungen

⊕ Den IONIQ 6 gibt es aktuell in drei Antriebsausführungen, abhängig von Batteriegröße und Anzahl der Antriebmotoren. Im Test tritt die Heckantriebsvariante mit großer Batterie an. Hier leistet der Motor an der Hinterachse bis zu 168 kW/229 PS und liefert ein maximales Drehmoment von 350 Nm. Schon die Zwischenspurts zeigen, dass der Stromer damit völlig ausreichend motorisiert ist. Von 60 auf 100 km/h geht es in 3,6 s, von 80 auf 120 km/h in 4,7 s. Von 15 auf 30 km/h kommt man

in einer Sekunde - beispielsweise beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr innerorts. Hyundai verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 7,4 s, die Höchstgeschwindigkeit ist erst bei vergleichsweise hohen 185 km/h abgeregelt. Der Antrieb bietet also nicht nur Komfort, sondern dank der guten Beschleunigungswerte durchaus auch Fahrspaß.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im IONIQ 6 arbeitet ein ausgereiftes Elektromotorsystem, daher ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche – selbst das Surren des Elektromotors ist kaum zu vernehmen, weil der Motor an der Hinterachse gut

gekapselt ist. Der Elektromotor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen ein wenig nach.

### 0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der IONIQ 6 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Die Bedienung der Fahrstufen über den rechten unteren Lenkstockhebel ist gewöhnungsbedürftig, aber nicht unpraktisch.

Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über die Lenkrad-Paddels eingestellt werden. Es gibt vier Stufen von keiner bis

starker Bremswirkung. Alternativ man überlässt die Rekuperationsleistung der Elektronik, die sich dann an anderen Verkehrsteilnehmern orientiert und die Bremswirkung des Elektromotors entsprechend reguliert. Die Abstimmung ist gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Der Hyundai bietet damit echtes "One-pedal-Driving" und verzögert dabei auch ohne den Einsatz des Bremspedals bis zum Stillstand.

Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Der IONIQ 6 bietet eine gute Fahrstabilität und liegt satt auf der Straße - auch bei höheren Geschwindigkeiten. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der vergleichsweise lange Radstand ist dabei hilfreich. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Die Traktion ist dank des Heckantriebs gut, nur auf rutschigem Untergrund tritt bei starkem Leistungseinsatz kurzzeitig erhöhter Schlupf auf.

Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der Koreaner agil, man spürt den niedrigen Schwerpunkt. Insgesamt ergibt sich ein

sicheres Fahrverhalten mit wenig Untersteuern, das nur bei deutlich zu hoher Geschwindigkeit auftritt. Das Auto lässt sich problemlos, mit wenig fahrerischem Aufwand und bei Bedarf durchaus zügig um die Pylonen zirkeln. Weniger gut gefallen hat uns allerdings die auf Lenkbefehle spürbar verzögert ansprechende Hinterachse sowie das - etwa bei Wechselkurven - vergleichsweise stark nach außen drängende Heck. Hinzu kommt, dass das elektronische Stabilitätsprogramm

einen gewissen Schwimmwinkel zulässt, ehe es helfend eingreift und das Heck wieder in die Spur bringt.

## 2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht insgesamt ordentlich an und bietet eine angemessene Rückmeldung. Lenkbefehle werden gut umgesetzt, das etwas diffuse Gefühl um die Mittellage ist für den Alltag ok und beeinträchtigt die Zielgenauigkeit damit weniger. Der gewünschte Kurs lässt sich gut ansteuern, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen nötig sind. Die Lenkung zentriert gut und hinterlässt einen guten Eindruck. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl variieren.

## 2,6 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Hyundai durchschnittlich 35,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein ordentliches Ergebnis. Das Bremsgefühl ist im Alltag in Ordnung, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Zudem kann der Fahrer zwischen zwei Kennlinien ("normal" und "Sport") wählen, die das Ansprechverhalten der Bremse beeinflussen.

Die Rekuperationsstärke lässt sich in vier Stufen variieren. Zudem lässt sich die One-Pedal-Funktion aktivieren, bei dem weitgehend mit dem Fahrpedal gebremst wird und das Fahrzeug bis zum Stillstand verzögert.

# 1,4 SICHERHEIT

## 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Als UNIQ ist der IONIQ 6 mit allen Assistenzsystemen, die Hyundai für den Stromer anbietet, serienmäßig ausgerüstet. Der Koreaner bringt u. a. einen Totwinkelwarner, einen Notbremsassistent samt Kollisionswarnung, einen Spurhalteassistenten, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Übernahme der Tempolimits sowie einen teilautonomen Autobahnassistenten mit. Der Totwinkelwarner umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und zur Not selbständig bremst. Ein direkt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord, ebenso die Müdigkeitserkennung.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Serie
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

⊖ Der IONIQ 6 ist mit einem intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (ISA) ausgestattet, mit dem neue Fahrzeugtypen ab Juli 2022 und Neuwagen ab Juli 2024 ausgerüstet sein müssen. Das System soll den Fahrer warnen, wenn das Auto ein neues Tempolimit erkennt sowie wenn dieses überschritten wird - und das ab dem ersten km/h. Die Warnung erfolgt entweder optisch (Anzeige im Kombiinstrument) und akustisch (Warnton), optisch und haptisch (vibrierendes Gaspedal) oder ausschließlich haptisch. Dann erzeugt das Gaspedal beim Überschreiten der erlaubten Geschwindigkeit einen Gegendruck und das aktuelle Tempo lässt sich nur mit erhöhtem Kraftaufwand beibehalten.

Der IONIQ 6 zeigt die erlaubte Geschwindigkeit mit einem blinkenden Verkehrszeichen im Kombiinstrument und spielt zudem einen Warnton ab - einmalig bei einer neuen

Geschwindigkeitsbeschränkung, vielmals bei dessen Überschreitung. Das funktioniert wie gesagt ab dem ersten km/h, da sich kein Toleranzbereich einstellen lässt. In der Folge kommt es zu einem nervtötenden Piepkonzert, das auf Dauer kaum zu ertragen ist. Einzige Abstellmaßnahme ist die komplette Deaktivierung der Verkehrszeichenanzeige, die sich dadurch auch nicht mehr in Kombination mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelung nutzen lässt. Allerdings wird der Geschwindigkeitsassistent bei jedem Neustart wieder aktiviert. Möchte man das Gebimmel abstellen, muss man sich daher jedes mal aufs Neue durch die Tiefen des Infotainmentsystems kämpfen, was zu einer zusätzlichen Ablenkung führt und das Unfallrisiko dadurch sogar erhöht - die neue EU-Verordnung erweist der Verkehrssicherheit damit einen Bärendienst.

## 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der IONIQ 6 hervorragende 97 Prozent und volle fünf Sterne für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 11/2022). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt die Limousine immer mit. Hintere Seitenairbags oder Knieairbags gibt es dagegen nicht. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen lediglich für 1,70 m große Insassen weit genug ausziehen, allerdings kann der Dachhimmel eine stützende Funktion übernehmen.

Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar.

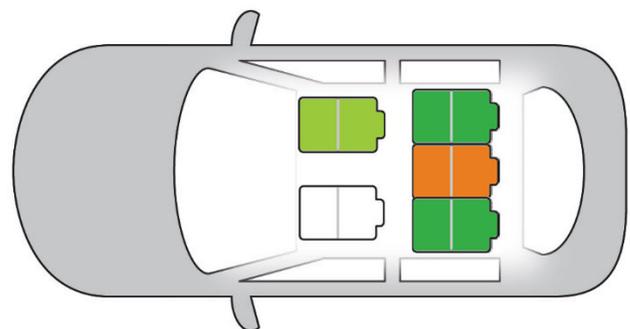
## 1,9 Kindersicherheit

⊕ Mit 87 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem IONIQ 6 eine gute Kindersicherheit. Allgemein eignet sich der Koreaner gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen inklusive i-Size-Freigabe und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

⊖ Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Platzierung eines Kindersitzes, denn hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofix-Halterungen.

### 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)

## 3,5 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist beim IONIQ 6 nur ausreichend. Das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist hauptsächlich

im Bereich der harten A-Säulen hoch. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Hyundai nur 66 Prozent der

möglichen Punkte erzielen. Die Frontschürze und die Motorhaube sind gut entschärft. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die

Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist gesetzlich vorgeschrieben und ebenfalls an Bord.

## 0,9 UMWELT/ECOTEST

### 0,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 15,5 kWh pro 100 km ermittelt - sparsamer war bislang kein E-Auto im ADAC Ecotest nach aktuellem Messverfahren. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Im Vergleich zum IONIQ 5 mit dem gleichen Antrieb, der auf 18,2 kWh/100 km kommt, zahlt sich besonders bei höheren Geschwindigkeiten die deutlich bessere Aerodynamik aus - mit einem cw-Wert

von 0,21 zu 0,29 ist die Limousine deutlich windschlüpfiger als das höher aufbauende SUV, das dem Fahrtwind zudem eine größere Stirnfläche entgegenstellt.

Aus den 15,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 77 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig ab Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest 58 von 60 möglichen Punkte - ein hervorragendes Ergebnis.

### 1,1 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 15,5 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 63 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der IONIQ 5 im Bereich Schadstoffe 49 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe schneidet der Hyundai mit insgesamt 107 Punkten und einem Fünf-Sterne-Ergebnis hervorragend ab.

## 3,3 AUTOKOSTEN

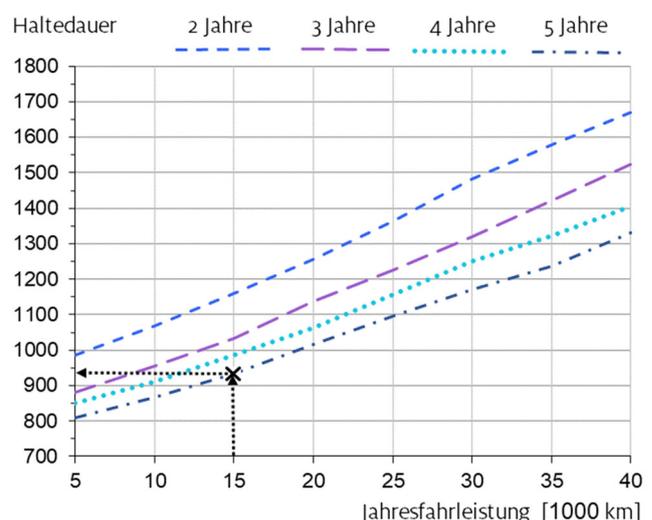
### 3,3 Monatliche Gesamtkosten

Der IONIQ 6 ist identisch wie das SUV IONIQ 5 eingepreist und ab 43.900 Euro zu haben. In der getesteten Topausstattung UNIQ mit der großen Batterie (77,4 kWh nutzbare Kapazität) und Heckantrieb kostet der Viertürer happige 60.200 Euro, ist im Gegenzug aber sehr gut ausgestattet. Die Komfort- und Sicherheitsausstattung lässt kaum Wünsche offen, im Testwagen ist als einige Option die Metallic-Lackierung zusätzlich dabei.

Die Unterhaltskosten halten sich im Rahmen, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig - allerdings nicht vor 2031, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nur in der Haftpflicht (Klasse 19) niedrig, die Teilkasko liegt bei 23, die Vollkasko sogar bei hohen 27 - so ergeben sich insgesamt hohe Versicherungskosten. Das Wartungsintervall liegt bei zwei Jahren oder 30.000 km, fünf kostenlose Sicherheitschecks in den ersten fünf Jahren sind inklusive. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, denn es gibt deutlich weniger mechanische Teile als bei Verbrenner-

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 932 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Modellen und keine Ölwechsel. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. Dieser muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Hyundai gibt auf das ganze Auto großzügige fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, eine dreijährige Anschlussgarantie (Leistungen

weichen von der Herstellergarantie ab) sowie acht Jahre bis 160.000 km auf die Hochvolt-Batterie - letztere ist inzwischen Standard. Um den "Verschleiß" in der Batterie zu minimieren, kann auch der Kunde mithelfen: Beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fahren, die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzen und Schnellladungen nach Möglichkeit vermeiden.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	IONIQ 6 (53 kWh) 2WD	IONIQ 6 (77,4 kWh) DYNAMIC-Paket 2WD	IONIQ 6 (77,4 kWh) TECHNIQ-Paket 4WD
Aufbau/Türen	SR/4	SR/4	SR/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	111 (151)	168 (229)	239 (325)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/0	350/0	605/0
0-100 km/h [s]	8,8	7,4	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	185	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	13,9/13,9 kWh E	14,3/14,3 kWh E	15,1/15,1 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/27/23	19/27/23	19/29/23
Steuer pro Jahr [Euro]	68	74	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	750	860	968
Preis [Euro]	43.900	54.000	61.100

### 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

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	168 kW (229 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	56 kW
maximales Drehmoment	350 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	15,5 kWh/100km/558 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./77,4 kWh
komplette Vollauffüllung mit Ladeverlusten	86,3 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	Nein
Stufen / Einstellung	6/Schaltwippen

### KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

### WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	20% "Niedriger Akkuladestand, Ladesäule suchen?", 0% Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

### LADEKABEL

### ANSCHLUSS

### SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

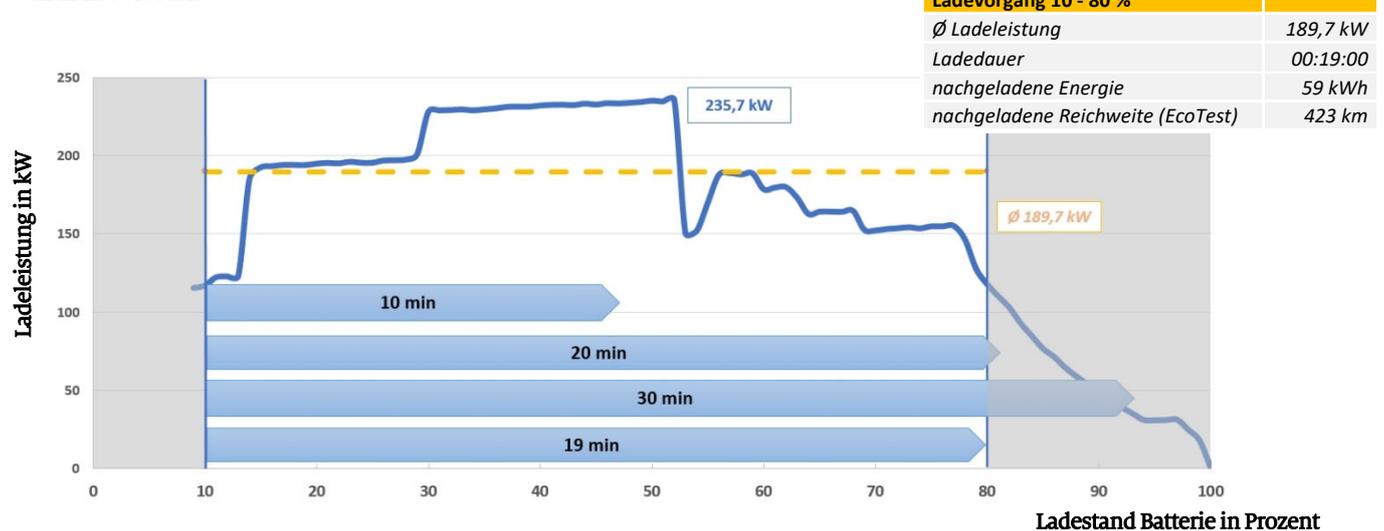
### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (am Ladeanschluss und Lenkrad)

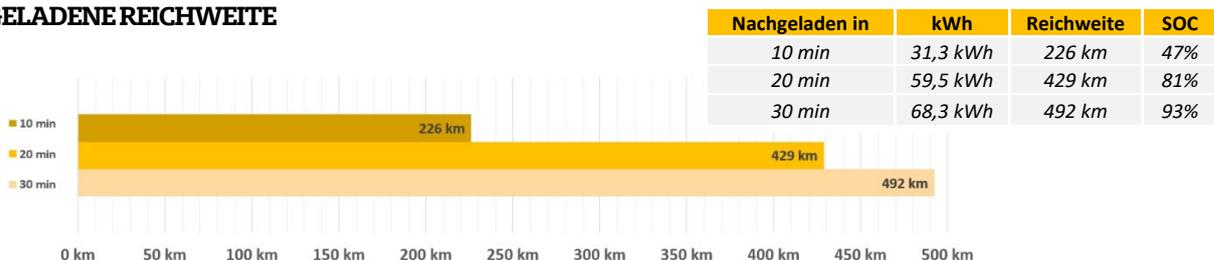
### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	66,5 - 37,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	66,5 - 11,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 240 kW	19 min

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	168 kW/229 PS
Maximales Drehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,3 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b./0,21
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.855/1.880/1.495 mm
Leergewicht/Zuladung	1.985/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	401 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/80 kg
Batteriekapazität (netto)	77,4 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Asan

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	255/55 R18 98W
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo3
Wendekreis links/rechts	12,5/12,2 m
Ecotest-Verbrauch	15,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 77 g/km)
Reichweite	555 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.150 mm
Leergewicht/Zuladung	1.956/454 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/760/- l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>100 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>71 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>143 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>619 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	932 Euro		
Steuer pro Jahr	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/23		
Basispreis IONIQ 6 (77,4 kWh) UNIQ-Paket 2WD	60.200 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.02.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.860 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.260 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	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
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 (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	ab 660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	690 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,7

### AUTOKOSTEN

3,3

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

Stand: Mai 2023  
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner