ADAC autotest

Hyundai IONIQ 9 TECHNIQ

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (160 kW/218 PS)

Was für eine Erscheinung, wird sich so mancher beim Betrachten des IONIQ 9 denken. Über sein Design lässt sich vortrefflich diskutieren, als moderner IONIQ mit den ikonischen Pixeldesigns an Front und Heck ist er aber eindeutig zu erkennen. Bei seiner schieren Größe ist man sich schnell einig: Für die typischen europäischen Straßenverhältnisse ist dieses Auto eine Herausforderung. Er ist mit 5,06 m sehr lang und mit 2,25 m ausgesprochen breit, die Parkplatzsuche in der Innenstadt damit eine Geduldsprobe. Wer den vielen Platz im Auto nicht unbedingt braucht, ist mit einem IONIQ 5 deutlich entspannter unterwegs. Benötigt man aber bis zu sieben Sitzplätze, dann ist der große Hyundai die richtige Wahl. Selbst sechs Erwachsene sitzen bequem und können sogar noch etwas Gepäck mitnehmen, das hinter der dritten Sitzreihe Platz findet. Bei Bedarf können sogar fünf Kindersitze sicher montiert werden. Für die ersten beiden Sitzreihen stehen Sitzheizung und Sitzlüftung zur Verfügung, nur zwei Details der umfangreichen Komfortausstattung des IONIQ 9 in der mittleren Ausstattungslinie TECHNIQ. Hyundai hat bei seinem großen "Raumschiff" konsequent auf Komfort gesetzt. Dazu passt der leise Elektroantrieb genauso gut wie die umfassenden Dämmmaßnahmen, die den Innenraum ausgesprochen leise machen. Das Fahrwerk federt komfortabel, auch wenn es ohne elektronische Dämpfer auskommen muss. Zur Entspannung trägt letztlich ebenfalls die hohe Reichweite des Fahrzeugs von rund 500 km bei, die allerdings durch eine ausgesprochen große Batterie erkauft wird. Diese wiederum hat maßgeblich ihren Anteil am hohen Fahrzeuggewicht von über 2,6 t. Zusammenfassend lässt sich zum IONIQ 9 somit sagen: Alles an diesem Auto ist groß, größer als bei den bisherigen IONIQ-Modellen. Viel Platz, viel Ausstattung, hohe Reichweite, aber auch große Ausmaße, hohes Gewicht - und hoher Preis. Der Testwagen liegt bei rund 80.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. KIA EV9, Mercedes EQV, VW ID.Buzz.

⊕ **umfangreiche Serienausstattung im Komfort- und Assistenzbereich, optimierte Assistenten, enormes Platzangebot, gute Anhängelast, praxistaugliche Reichweite in Kombination mit hoher Ladeleistung**

⊖ **enormes Fahrzeuggewicht, ausladende Fahrzeuggröße, hohe Ladekante, sehr teuer in der Anschaffung**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	1,8
AUTOKOSTEN	4,7

Zielgruppencheck

Familie	1,5
Stadtverkehr	4,9
Senioren	2,5
Langstrecke	2,2
Transport	1,0
Fahrspaß	2,7
Preis/Leistung	3,2

Ecotest ★★★★☆

2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Wie bei Hyundai schon länger üblich, ist die Karosseriequalität gut, die Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Fronthaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelingen Öffnen und Schließen bequem. Den Unterboden hat Hyundai sehr akribisch verkleidet, selbst an den Fahrwerksteilen sind noch Luftleitverkleidungen verbaut; es gibt vorn und hinten beflockte Abdeckungen, die nicht nur schützen, sondern auch den Schall besser dämmen als glatter Kunststoff. Im Innenraum bemüht sich Hyundai um gute Qualität und einen wertigen Eindruck. Die oberen Teile der Türverkleidungen und des Armaturenbretts sind weich gestaltet. Der Dachhimmel ist hochwertig, die Dachsäulenverkleidungen (A- bis C-Säule) zusätzlich mit Stoff überzogen. Die aufgepolsterten Sonnenblenden fühlen sich angenehm hochwertig an. An der Verarbeitung des Interieurs gibt es mit Ausnahme einiger scharfkantiger Kunststoffgrate wie etwa am Handschuhfach oder den Türablagen kaum etwas auszusetzen.

⊖ Wie bei Hyundai und KIA üblich, bestehen die Seitenwände des Kofferraums aus hartem Kunststoff. Durch den Verzicht auf strapazierfähigen Teppich oder wenigstens Filz an dieser Stelle sind unschöne Kratzer nur eine Frage der Zeit.

2,9 Alltagstauglichkeit

Einen Bruttowert gibt Hyundai für die Batterie offiziell nicht an - die benannte Batteriegröße von 110 kWh ist abgeleitet von den unterschiedlichen Werten beim Nachladen offensichtlich der Nettowert. Und der kann sich sehen lassen. Für eine vollständige Ladung einer komplett leeren Batterie mit Wechselstrom (AC) haben wir 122,1 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Die Batterie des IONIQ 9 lässt sich über einen Typ 2-Stecker mit bis zu 11 kW laden, mit Gleichstrom (DC) gelingt das dank 800-V-System mit bis zu 235 kW deutlich schneller. Ein dreiphasiges Typ 2-Ladekabel ist serienmäßig an Bord, es ist mit nur fünf Metern Länge aber arg kurz. Das Kabel kann unter der Frontklappe verstaut werden. Der IONIQ 9 kann selbst auch Strom abgeben, bis zu 3,6 kW sind über einen Adapter möglich - der freundlicherweise gleich mitgeliefert wird. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 22,8 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von gut 535 km - angesichts der Fahrzeuggröße und des Nutzwerts gar nicht schlecht, wenngleich dieser Wert unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde und der Autobahnanteil nicht zu groß ist. Denn aufgrund seines Formats ist das Fahrtempo ein ganz entscheidender Faktor für den Stromverbrauch, von gemütlich gefahrenen 16 kWh/100 km bis über 35 kWh/100 km ist selbst ohne Sportambitionen auf der Autobahn alles möglich. Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert etwa 53 Stunden, macht in der Praxis daher wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa elf Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur 24 Minuten an einer Ladesäule, die wenigstens bis 240 kW Ladeleistung bietet. Trotz 800-V-Batteriesystem liegt die im Test maximal erreichte Ladeleistung "nur" bei 234,4 kW, jedoch wird bis fast 70 Prozent Batterieladestand mit rund 200 kW oder mehr geladen, so dass sich die Batterie beeindruckend schnell "füllt". Die Vorkonditionierung der Batterie erfolgt automatisch, wenn eine Ladesäule als Ziel eingestellt ist, oder sie kann manuell aktiviert (oder deaktiviert) werden; wird die Batterie geheizt, kann man im Menü den entsprechenden Stromverbrauch sehen. Mit seiner Länge von 5,06 m ist der IONIQ 9 üppig dimensioniert. Dazu passt auch seine Breite von 2,25 m (inkl. Außenspiegel) - Fahrten in enge Städte und erst recht knapp bemessene Parkhäuser sind Stress pur, deutlich entspannter ist man in freier Landschaft unterwegs. Dann fällt auch der üppige Wendekreis von 13,2 m nicht so ins Gewicht. Die maximale Zuladung des gut 2,6 t schweren Testwagens beträgt 576 kg - das ist für einen Siebensitzer überschaubar, zumal auf den großzügigen Sitzen auch sechs Erwachsene problemlos Platz finden. An Gepäck ist in dieser Besetzung dann nicht mehr zu denken, obwohl auch davon die eine oder andere Tasche im Kofferraum zusätzlich Platz finden würde. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die serienmäßige Dachreling erleichtert das Befestigen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 80 kg betragen, was für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes ausreichen sollte. Einen Anhänger zieht der elektrische IONIQ 9 bis zu einem Gewicht von 1,6 t, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg ungebremst). Wer mehr Anhängelast benötigt, muss zu den Allrad-Varianten greifen, die dürfen bis zu 2,5 t ziehen.

⊖ Ein Reserverad oder Notrad ist nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

© ADAC e.V.

3,0 Licht und Sicht

Praktisch für einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr ist die erhöhte Sitzposition im IONIQ 9. Das Abschätzen der Fahrzeugenden klappt nach hinten dank des geraden Heckabschlusses recht ordentlich, allerdings ist die Heckscheibe ziemlich weit entfernt. Nach vorn ist es weniger leicht, weil die Vorderkante der langen Motorhaube nicht im Blickfeld liegt. Die serienmäßigen Parksensoren und Kameras erweisen sich beim Rangieren als sehr praktisch. Die Rundumsicht liegt nur im ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt hauptsächlich nach hinten starke Sichteinschränkungen durch nicht versenkbare Kopfstützen sowie die breiten C- und D-Säulen. Aber auch die breiten B-Säulen sind nicht optimal. Zu bemängeln ist auch der Bodenblick nach vorn und nach hinten, niedrige Hindernisse sind dabei kaum zu erkennen; besagte Kameras sind wertvoll, um nichts und niemanden zu übersehen.

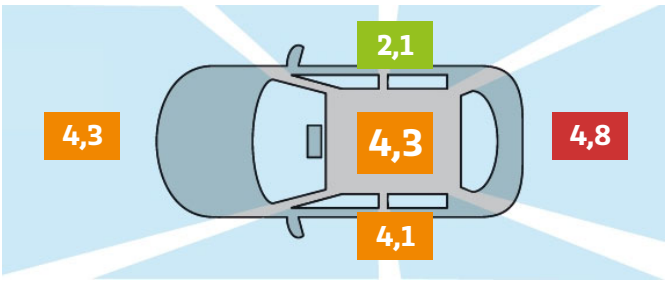
⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Den Innenspiegel kann man umschalten, dann arbeitet er als Display und zeigt das Bild von der hinteren Außenkamera (Funktion Serie); so behält man beispielsweise auch dann das Geschehen hinter dem Auto im Blick, wenn der Fahrgastraum voll besetzt oder voll beladen ist. Serienmäßig sind gute Voll-LED-Scheinwerfer mit ordentlicher, aber nicht vollständig homogener Ausleuchtung der vorderen Fahrzeugumgebung, die aber weder über dynamisches Kurvenlicht noch Abbiegelicht verfügen. Der serienmäßige dynamische Fernlichtassistent kann durch gezieltes Schattieren andere Verkehrsteilnehmer ausblenden. Parksensoren an Front und Heck sowie vier Kameras für ein Rundumbild hat der IONIQ 9 ab Werk. Der über den Schlüssel bedienbare Parkassistent ist zusätzlich aufpreisfrei an Bord.

⊖ 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, immerhin gibt es die automatische Leuchtweitenregulierung serienmäßig.

Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erheblich eingeschränkt. Die serienmäßigen Parksensoren und Kameras sind hier besonders hilfreich.

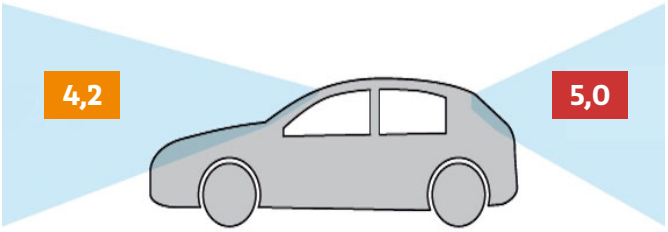
Rundumsicht

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.



2,0 Ein-/Ausstieg

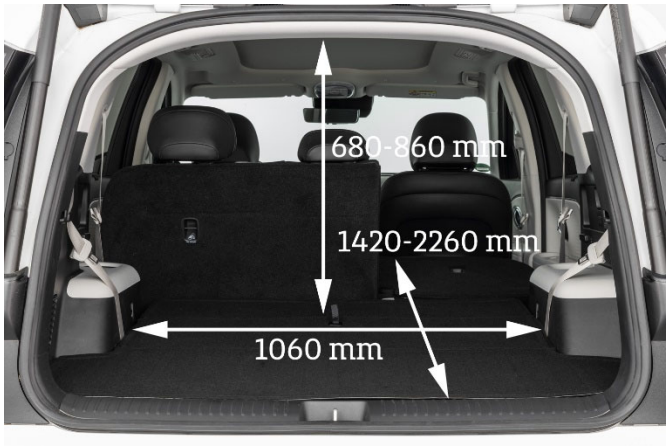
⊕ Die Sitzfläche liegt mit 65 cm über der Fahrbahn (Sitz in der niedrigsten Sitzposition) in angenehmer Höhe, sie ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen. Lediglich der hohe Schweller beeinträchtigt etwas. Auch in den Fahrzeugfond steigt man dank der großen Türen komfortabel ein - allerdings nur in die 2. Sitzreihe. Wie üblich gestaltet sich das Entern der 3. Sitzreihe umständlicher, auch wenn die mittleren Sitze über eine Einstiegshilfe verfügen; per Knopfdruck werden die beiden Teile der Rücksitzbank entriegelt und klappen beziehungsweise rutschen federgespannt nach vorn. Die vorgeklappten Sitzelemente "merken" sich leider nicht ihre Ausgangsposition - auf den Längsschienen rasten sie einfach dort ein, wo sie sich gerade befinden, wenn man die Lehnen wieder in die Sitzposition

© ADAC e.V.

zurückklappt. Im Fahrgastraum gefällt der ebene Boden, einen störenden Mitteltunnel gibt es nicht. Haltegriffe stehen für alle außen Sitzenden zur Verfügung, jedoch nicht für den Fahrer. Die Türen werden vorn und hinten in drei Positionen offen gehalten; die Haltekraft der Türbremsen ist ausreichend, um die Türen auch an Steigungen fixieren zu können. Die Umfeldbeleuchtung erhellt die Umgebung des Fahrzeugs u.a. über Scheinwerfer und Rückleuchten. Das serienmäßige Keyless-System ermöglicht beispielsweise das Entriegeln schon bei Annäherung, es kann zusätzlich über ein registriertes Smartphone gesteuert werden. Der schlüssellose Zugang verfügt über einen zuverlässigen Diebstahlschutz, mittels Funkverlängerer kann die Zentralverriegelung nicht überlistet werden. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless.

0,8 Kofferraum-Volumen

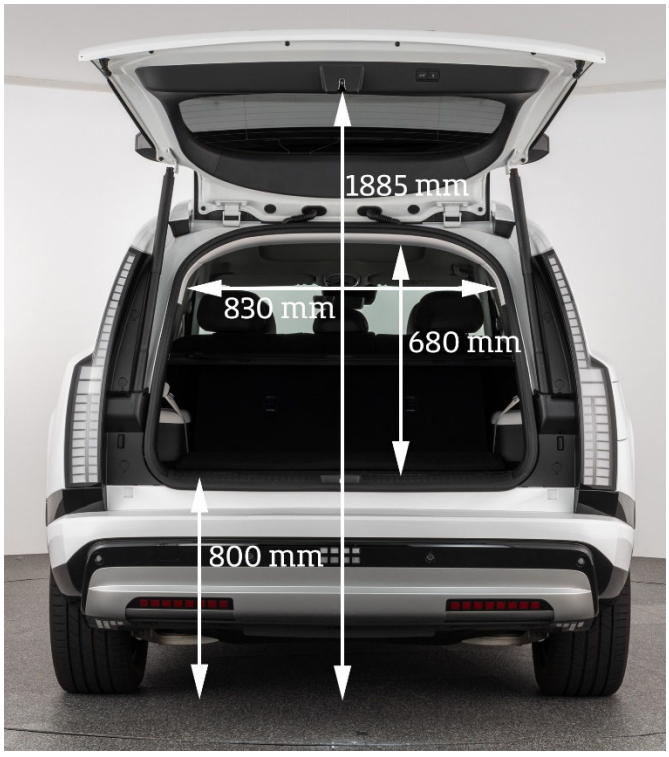
⊕ Beim Stauraum muss man im IONIQ 9 keine Kompromisse eingehen - angesichts der Außenabmessungen ist das aber auch zu erwarten. Die Variabilität ist durch die verschiebbare Rückbank in Reihe 2 groß, für die Kofferraummessung im ADAC Autotest legen wir der Vergleichbarkeit halber nachfolgende Sitzeinstellungen fest: Zunächst werden die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt. Dann werden die Sitze der zweiten Sitzreihe (ausgehend von den Vordersitzen) ebenfalls so eingestellt, dass dort 1,85 m große Personen sitzen können. Bleibt die dritte Sitzreihe eingeklappt, beträgt das Kofferraumvolumen bis zur Kofferraumabdeckung 770 l und bis unter das Dach 1.165 l. Alternativ lassen sich bis zu 23 Getränkekisten verstauen. Stellt man die beiden Klappsitze ganz hinten auf, reduziert sich der Stauraum auf immer noch ansehnliche 355 l. Klappt man alle Rücksitze zusammen, erweitert sich der Stauraum auf 1.190 l bis zur Fensterunterkannte (aus Sicherheitsgründen empfohlen) bzw. auf 2.120 l bis zum Dachhimmel hoch. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch ein kleines Fach, das fasst aber nur etwa 30 l Volumen. Praktischer ist da schon der Stauraum unter der Fronthaube, er bietet immerhin rund 65 l.



Selbst mit sieben Sitzplätzen bietet der Kofferrraum immer noch 355 Liter Volumen und somit ausreichend Platz für das Gepäck.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe hat der IONIQ 9 immer. Bleibt man kurz hinter dem Fahrzeug stehen, öffnet sich die Heckklappe automatisch - praktisch, wenn man gerade beide Hände voll mit dem Einkauf hat (Funktion ist abschaltbar). Die Klappe öffnet hoch genug, so dass sich auch große Erwachsene mit knapp 1,90 m nicht gleich den Kopf stoßen. Weniger praktisch ist die hohe Ladekante, sie liegt 80 cm über der Straße; immerhin stört innen keine Stufe, die zehn Millimeter zwischen Kofferraumboden und Ladekante sind kaum erwähnenswert. Die Ladeöffnung ist hoch und breit, der Kofferraum daher mit großen Gegenständen günstig zu beladen. Die finden auch problemlos Platz, weil das Ladeabteil großzügig dimensioniert ist und ein günstiges Format hat. Dabei kann das Gepäckraumrollo unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Für den Kofferraum gibt es je eine LED-Leuchte links und rechts sowie eine Leuchte oben mittig am Dachhimmel, die auch als Beleuchtung für die dritte Sitzreihe gedacht ist. In jedem Fall wird der große Kofferraum sehr gut ausgeleuchtet, auch wenn das Gepäckraumrollo geschlossen ist.



Die serienmäßig elektrisch betätigte und sensorgesteuerte Heckklappe des Ioniq 9 ermöglicht einen komfortablen Zugang. Die recht hohe Ladekante mit 80 cm erschwert allerdings das Be- und Entladen.

© ADAC e.V.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Es gibt den IONIQ 9 als Siebensitzer mit durchgehender Bank in der zweiten Reihe wie im Testwagen oder in der höchsten Ausstattungslinie gegen Aufpreis als Sechssitzer mit jeweils zwei Einzelsitzen in allen drei Reihen. Die Rücksitze der zweiten Reihe lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach, aber nicht jede Funktion leichtgängig bedienbar. Die beiden Lehnenabschnitte kann man entriegeln, sie fallen dann von alleine um. Wieder aufgestellt und in die gewünschte Neigung gebracht werden müssen sie manuell. Die beiden hintersten Sitze lassen sich dagegen per Knopfdruck elektrisch auf und zu klappen - sehr bequem. Die Gurte können nicht eingeklemmt werden, hier muss man also nicht extra Sorgfalt walten lassen. Für die vier äußeren Gurte im Fahrgastraum gibt es extra Halterungen an den Seitenverkleidungen. Die Ladekabel, das Bordwerkzeug und Verbandkasten sowie Warndreieck finden unter dem Kofferraumboden oder alternativ unter der Fronthaube (Frunk) Platz. Der Frunk ist beim heckgetriebenen IONIQ 9 besonders groß. Hyundai nutzt hier den verfügbaren Raum optimal und untertrennt den vergleichsweise hohen Stauraum sogar mit einem teppichbezogenen Zwischenboden - nobel und praktisch zugleich. Vier Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens ermöglichen das bodennahe Einspannen eines Netzes. Bei allem Lob für das Ladeabteil, seitliche Fächer im Kofferraum fehlen leider.

1,7 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Wo viele Hersteller den Weg zu immer weniger Tasten im Cockpit und zur Bündelung möglichst vieler Bedienfunktionen im Infotainmentsystem einschlagen, geht Hyundai einen eigenen Weg. Die Koreaner behalten die Funktionstasten, setzen teilweise sogar auf haptisch klar definierte Knöpfe und verzichten an diesen Stellen auf Touchbedienung. Ohne letzteres geht es freilich auch beim IONIQ 9 nicht, aber immerhin hat die Klimabedieneinheit einen eigenen Platz und ermöglicht selbst Detaileinstellungen ohne das Aufrufen eines komplexen Menüs. Wer dennoch lieber alles über das Infotainmentmenü regelt - kein Problem, auch das hat der Hyundai im Angebot. Der IONIQ 9 bietet mannigfaltige Einstellmöglichkeiten in vielen Funktionsbereichen, von Multimedia bis Assistenten. Wer es möchte, kann die Funktionen sehr weit individualisieren - wem das zu kompliziert ist, überlasst es den gut abgestimmten Automatikregelungen. Das schöne ist, dass man viele Einstellmöglichkeiten hat, sie aber nicht nutzen muss. Die Designs des Instrumentendisplays kennt man schon aus dem IONIQ 5 Facelift, hier wie dort gefällt die klare Zeichnung und die ausgezeichnete Ablesbarkeit. Wer möchte, kann sich Tacho und Leistungsanzeiger auch ganz klassisch analog anzeigen lassen, die Rundinstrumente wirken in ihrer unverspielten Schlichtheit richtig nobel und unaufgeregt. Die Bedientasten und Drehrädchen am Lenkrad sind klar voneinander abgegrenzt und einwandfrei zu betätigen. Neben dem Lautstärkeregler an der Mittelkonsole gibt es auch noch rechts gespiegelt einen Drehknopf beispielsweise zum Scollen in den Menüs oder der Navigationskarte. Die üblichen im Alltag häufiger genutzten Funktionen lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits prinzipiell leicht bedienen - wenn man

Das Cockpit des Ioniq 9 integriert ein durchgehendes Display, sowie haptische Bedienelemente und bietet sogar ein Head-up-Display. Es weist jedoch Optimierungspotenzial bei der Erreichbarkeit der elektrischen Handbremse auf.

Strukturen verinnerlicht hat. 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 und Lenkrad (beides elektrisch) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Fahrer ganz unterschiedlicher Staturen können eine bequeme Sitzposition finden. Einen klassischen Getriebehebel gibt es nicht, im IONIQ 9 wird über einen Drehhebel unterhalb des rechten Lenkstockhebels die Fahrstufe ausgewählt. Das Gaspedal ist stehend ausgeführt und mit einem "+"-Zeichen auf der Metalloberfläche versehen - passend dazu prangt auf dem Bremspedal ein "-"-Zeichen.

© ADAC e.V.

⊖ Die Taste für die Aktivierung der Handbremse befindet sich vor dem linken Fahrerknie und ist damit im Notfall für den Beifahrer praktisch unerreichbar.

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bei der TECHNIQ-Ausstattung handelt es sich zwar "nur" um die mittlere Ausstattungslinie, aber auch damit kommt der IONIQ 9 schon sehr umfassend ausgestattet daher. So gibt es serienmäßig ein BOSE-Soundsystem mit 14 Lautsprechern inkl. Subwoofer. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso mehrere USB-C-Anschlüsse vorn (1x Daten/Laden, 2x Laden), für die mittlere Reihe seitlich an den Vordersitzlehnen und für Reihe 3 in den Seitenverkleidungen hinten. Neben 12-V-Anschlüssen vorn und im Kofferraum ist auch eine 230-V-Steckdose im Ladeabteil untergebracht. Der Adapter für den Anschluss eines 230-V-Geräts an der Ladebuchse außen fährt ebenfalls serienmäßig mit (V2L). Die induktive Ladeschale ist ebenso enthalten wie die Smartphone-Anbindung über Android Auto und Apple CarPlay (beides kabellos möglich). Per App kann man viele Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern (Remote Access). Für das serienmäßige Navigationssystem gibt es neben den Online-Verkehrsinformationen auch Kartenupdates über die eingebaute SIM-Karte. Mit dem Fahrzeugschlüssel lässt sich der IONIQ 9 ferngesteuert kleine Strecken vorwärts und rückwärts fahren (Serie). Man kann digitale Fahrzeugschlüssel vergeben, so dass auch andere Fahrer das Fahrzeug ohne physischen Schlüssel nur mit ihrem kompatiblen Smartphone nutzen können. Die Routenberechnung des Navigationssystems berücksichtigt notwendige Ladestopps, gibt jeweils die einkalkulierten Batteriestände bei Ankunft und Abfahrt an und rechnet in die Ankunftszeit die Ladezeiten mit ein. Inzwischen funktioniert die Routenplanung gut und ist sehr praktisch für den Alltag. Das Infotainmentsystem ermöglicht das Anlegen verschiedener Nutzprofile, welchen man dann verschiedene Konfigurationen und Einstellungen des Fahrzeugs zuweisen kann.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für rund 1,95 m große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für 2,05 m große Menschen genügen. Der Innenraum ist sehr breit und für seine Klasse absolut angemessen. So empfindet man das Raumangebot als großzügig. Das optionale Glasschiebedach (im Testwagen vorhanden) lässt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung gibt dem Innenraum nachts gefühlt mehr Tiefe.

1,3 Raumangebot hinten

⊕ Das Platzangebot im Fond ist eine klare Stärke des IONIQ 9. Hier zahlt sich seine enorme Fahrzeuggröße aus. In der zweiten Sitzreihe finden Insassen bis zu einer Körpergröße von rund zwei Metern dank der enormen Kopf- und Beinfreiheit bequem Platz. Selbst wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind, würde die Beinfreiheit dahinter sogar für 2,20 m große Menschen ausreichen, wenn die verschiebbare Rücksitzbank nach hinten geschoben wird. Stellt man die Vordersitze und die Sitze der zweiten Reihe jeweils auf 1,85 m große Personen ein, dann reicht sogar in der dritten Reihe die Beinfreiheit noch für etwa 1,95-m-Personen. Erst ab etwa zwei Meter Körpergröße geht man auf den Sitzen der letzten Reihe mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Im IONIQ 9 können also sechs Erwachsene problemlos auf Reisen gehen. Die Innenbreite ist wie vorn auch in Reihe zwei und drei absolut ausreichend und trägt zum angenehmen Raumempfinden bei. Das optionale Panorama-Glasdach kann hinten zwar nicht geöffnet werden, lässt aber viel Licht in den Innenraum. Die Ambientebeleuchtung reicht bis in Reihe zwei und lässt damit auch nachts den Innenraum großzügig wirken.

Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

© ADAC e.V.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Der IONIQ 9 bietet eine gute Innenraumvariabilität. Im Testwagen ist die zweite Reihe als Dreiersitzbank ausgeführt - möchte man zwei Einzelsitze, muss man die höchste Ausstattungslinie UNIQ ordern und selbst dann noch 1.000 Euro extra bezahlen. Aber schon die Sitzbank bietet zahlreiche Einstellmöglichkeiten, sie kann asymmetrisch geteilt längs verschoben und die Lehnenabschnitte in der Neigung eingestellt werden. Die Sitze der dritten Reihe können zwar nicht längs justiert werden, aber auch deren Lehnen sind neigungsverstellbar, und das sogar elektrisch. Einziger Wermutstropfen: Keiner der Sitze - egal welche Reihe - ist ausbaubar. Klappt man die Lehnen von Reihe zwei und drei um, erhält man eine große und weitgehend ebene Ladefläche. Die Verstaumöglichkeiten für kleine Gegenstände sind jedoch begrenzt. Es gibt Fächer in den Türen, die jedoch nicht gerade voluminös ausfallen. Zwischen den Vordersitzen sind Verstaumöglichkeiten geboten, die letztlich auch für die zweite Reihe nutzbar sind. Immerhin: Becherhalter gibt es für alle von vorn bis hinten genug - allein sechs Becherhalter unterschiedlicher Größe für die mittlere Sitzreihe. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format und ist beleuchtet, jedoch nicht gekühlt und nicht abschließbar.

1,9 KOMFORT

2,6 Federung

Für den IONIQ 9 bietet Hyundai vorerst nur das Standard-Fahrwerk an, adaptive Dämpfer sind nicht lieferbar. Immerhin sorgt die Niveauregulierung an der Hinterachse für eine unabhängig von der Beladung gleichbleibende Bodenfreiheit. Eigentlich sollte eine elektronische Dämpfer- bzw. Fahrwerksregelung in dieser Klasse zum guten Ton gehören, zumal nicht nur das Fahrzeug an sich, sondern auch der Preis ziemlich groß sind. Für den deutlich kleineren Hyundai Tucson gibt es das adaptive Fahrwerk gegen Aufpreis. Anhängern sanft schwingender Karosserien werden die elektronisch geregelten Dämpfer fehlen, für den Alltag kann man mit dem Standard-Fahrwerk aber gut zurechtkommen. Das IONIQ 9-Fahrwerk hat eine komfortorientierte Grundtendenz, bietet damit einen soliden Federungskomfort. Das Fahrwerk ist dennoch straff genug, um die Karosseriebewegungen soweit zu dämpfen, dass selbst empfindliche Mitfahrer in Reihe 3 nicht gleich seekrank werden. Innerorts wirken sich die großen 20-Zoll-Räder suboptimal aus, die hohen ungefederten Massen sind gerade an Kanten und abgesenkten Kanaldeckeln sowie über ausgeprägten Bodenwellen (z.B. gestauchter Asphalt) deutlicher zu spüren. Mit zunehmendem Tempo fällt dies nicht mehr so auf, gerade auf der Landstraße kann man bequem unterwegs sein. Das große SUV eignet sich auch gut für lange Autobahnetappen, denn eher geht der Batterie der Strom aus, als dass die Insassen aufgrund des Komforts eine Pause einfordern würden. Mit dem IONIQ 9 kann man auch hohe Geschwindigkeiten souverän und entspannt fahren.

2,0 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten gute Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung. Der Seitenhalt ist der Fahrzeuggattung angemessen, hier geht es weniger um feste Fixierung als um bequemes Sitzen. Die elektrische Sitzeinstellung (Fahrerseite mit Memory-Funktion) ist Serie. Beide Vordersitze bieten viele Einstellmöglichkeiten (u.a. Sitzneigung). Eine verlängerbare Sitzfläche ist nicht direkt verfügbar, man kann aber während des Wartens (z.B. beim Laden) das Beinpolster unter den Vordersitzen ausfahren. Eine 4-Wege-Lendenwirbelstütze besitzen beide Sitze vorn, der Fahrersitz zusätzlich eine Massagefunktion für Sitzfläche und Lehne. Die Kopfstützen der Vordersitze können in Höhe und Abstand angepasst werden, sollten somit ganz unterschiedlichen Staturen gut passen. In der zweiten Sitzreihe ist die Sitzbank ordentlich konturiert, wobei insbesondere die Lehne mehr Ausformung vertragen könnte. Das würde auch dem Seitenhalt in Reihe 2 zugute kommen, denn davon gibt es wenig. Die ausklappbare Mittelarmlehne hinten kann hier etwas Halt geben, sie lässt sich sogar in der Höhe einstellen - ein seltenes Gimmick, egal in welcher Fahrzeugklasse. Große Mitfahrer werden sich eine etwas längere Sitzfläche wünschen. Trotzdem, selbst Erwachsene können in der mittleren Reihe annehmbar über längere Zeit sitzen, denn man kann die Sitze längs einstellen und die Lehnenneigung anpassen. Letzteres ist auch in der dritten Sitzreihe möglich und so kann man dort ebenfalls längere Fahrten entspannt zurücklegen.

© ADAC e.V.

1,4 Innengeräusch

⊕ Sofern man ohne künstliche Geräuscherzeugung fährt, ist man im IONIQ 9 ausgesprochen leise unterwegs - sehr angenehm. Hyundai wirbt explizit mit dem guten Geräuschkomfort bei ihrem neuen Elektro-Topmodell, im Test können wir die Versprechungen bestätigen. Der Motor ist praktisch nicht zu hören. Die Doppelverglasung vorn und hinten trägt ebenso zum angenehmen Geräuschkomfort bei. Bei höherem Tempo steigen die Fahrgeräusche allmählich etwas an, Windgeräusch sind aber nicht explizit an bestimmten Stellen zu hören. Bei 130 km/h liegt die Geräuschkulisse im Innenraum bei sehr niedrigen 63,3 dB(A).

1,0 Klimatisierung

⊕ Luxus pur, sogar schon in der mittleren Ausstattungslinie. Eine Dreizonen-Klimaautomatik ist Serie, die Temperatur lässt sich vorn links und rechts sowie hinten separat vorwählen; die Lüftungsstärke ist vorn und hinten getrennt regelbar. Der Automodus der Klimatisierung besitzt drei Intensitätsstufen. Die Fondpassagiere können die Temperatur, die Gebläsestufe und den Luftaustritt (oben, unten) über ein separates Bediengerät am Dachhimmel wählen. Die vier Lüftungsdüsen am Dachhimmel ermöglichen eine effektive Klimatisierung des großen Innenraums. Leider kann man bei allen Luftausströmern Richtung und Intensität nicht unabhängig voneinander justieren. Eine vollwertige Umluftautomatik über eigenständige Sensorik bietet der Hyundai nicht, es wird nur in bestimmten Situationen wie einer Tunneldurchfahrt automatisiert die Umluft aktiviert und deaktiviert. Sitzheizung sowie Sitzlüftung gibt es für die vorderen und für die mittleren äußeren Sitze. Eine Lenkradheizung ist ebenfalls immer an Bord, genauso abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule sowie Rollos in den hinteren Türen. Dank großer Hochvoltbatterie steht auch eine Standklimatisierung zur Verfügung, die entweder über einen voreingestellten Timer, direkt im Auto (z.B. beim Warten an der Ladesäule) oder über die Hyundai-App gesteuert werden kann.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor an der Hinterachse leistet 160 kW (218 PS) in der Spitze und gibt ein maximales Drehmoment von 350 Nm ab - aufgrund des stattlichen Fahrzeuggewichts ist der Motor gut beschäftigt, den IONIQ 9 in Schwung zu bringen. Die Fahrleistungen sind einwandfrei, der Abstand zu den stärkeren Allradvarianten aber gemessen und noch mehr gefühlt ziemlich groß. Insbesondere auf der Autobahn wirkt das große SUV mit der Basismotorisierung etwas träge - allerdings verrät der Blick auf den Tacho, dass es alles andere als langsam vorangeht. Die getestete Variante ist eindeutig der entspannte und gemütlich Gleiter und nicht der hektische und spontane Sportler. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen knapp 1,1 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist angemessen zügig erledigt, rund 5,1 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 6,9 s. Hyundai verspricht 9,4 s von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h - elektronisch abgeregelt wird erst bei 210 km/h.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im IONIQ 9 arbeitet ein ausgereiftes Elektromotorsystem, daher ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche - selbst das Surren des Elektromotors ist im Innenraum praktisch nicht vernehmbar, da er gut gekapselt ist. Der Elektromotor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und setzt Beschleunigungsbefehle spontan um.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der IONIQ 9 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht er absolut gleichmäßig los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den rechten unteren Lenkstockhebel ist

© ADAC e.V.

gewöhnungsbedürftig, aber nicht unpraktisch. Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über die Lenkrad-Paddels eingestellt werden, es gibt vier Stufen von keiner bis starker Bremswirkung, oder man überlässt die Rekuperationsleistung der Elektronik, die sich dann an anderen Verkehrsteilnehmern, dem Straßenverlauf und den Tempolimits orientiert und entsprechend die Bremswirkung des Elektromotors im Heck reguliert. Die Abstimmung ist gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Der Hyundai bietet zusätzlich 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

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der IONIQ 9 hat ein insgesamt sicher abgestimmtes Fahrwerk. Das Elektro-SUV liegt gelassen auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist passend, der vergleichsweise lange Radstand dabei hilfreich. Ein wenig Beeinflussung durch ausgeprägte Spurrillen ist aufgrund der üppigen Bereifung dann doch hier und da zu spüren, aber nicht zu ausgeprägt. Daher bleibt das Fahren entspannt. Bei sportlicher Gangart nehmen die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken deutlich zu, sind aber objektiv betrachtet der Sicherheit nicht abträglich. Durchdrehende Hinterräder beim schnellen Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten, bei Nässe bleibt dem Fahrer aber ein kleiner Heckschwenk nicht verborgen. Beim ADAC Ausweichtest verhält sich der IONIQ 9 sicher, zum ambitionierten Dynamiker wird er schon aufgrund seiner schieren Masse nicht. Hinzu kommen die deutlichen Karosseriebewegungen, welche den Koreaner eher träge wirken lassen. Man ist jedoch definitiv sicher unterwegs. Im Grenzbereich schiebt der gewichtige Hyundai moderat über alle Räder und bremst sich dabei ein, das ESP regelt geschickt und stabilisiert das Elektroauto effektiv. Der IONIQ 9 bleibt stets gut beherrschbar und vermittelt dem Fahrer dadurch die nötige Sicherheit und Kontrolle.

2,4 Lenkung

⊕ Groß und ein wenig träge wirkt der IONIQ 9, und daran hat auch die Lenkung ihren Anteil. Sie spricht insgesamt ordentlich an und bietet eine angemessene Rückmeldung. Lenkbefehle werden gut, wenngleich mit einer kleinen Verzögerung umgesetzt. Das etwas diffuse Gefühl um die Mittellage ist für den Alltag ok und beeinträchtigt die Zielgenauigkeit damit weniger. Der gewünschte Kurs lässt sich problemlos ansteuern, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen nötig sind. Die Lenkung zentriert angemessen und hinterlässt einen zum Fahrzeug passenden Eindruck. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,9 Umdrehungen - damit ist die Übersetzung für den Alltag passend, ohne nervös zu wirken. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilauswahl variieren.

2,4 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der IONIQ 9 durchschnittlich 34,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis. Das Bremsgefühl ist im Alltag ohne Tadel, 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. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Die Rekuperationsstärke lässt sich in vier Stufen variieren oder auf Automatik schalten. Zudem kann man die One-Pedal-Funktion aktivieren, bei dem weitgehend mit dem Fahrpedal Beschleunigen und Bremsen gesteuert wird und das Fahrzeug bis zum Stillstand automatisch verzögert.

© ADAC e.V.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der IONIQ 9 punktet mit einer sehr umfangreichen Ausstattung an Assistenzsystemen. Schon in der mittleren Ausführung TECHNIQ bringt der Koreaner ausnahmslos alles serienmäßig mit, was es für diese Variante gibt. Sogar ein Ausstiegsassistent (sperrt die Türe, wenn ein anderer Verkehrsteilnehmer von hinten kommt) und der Totwinkelassistent mit Monitoranzeige im Instrumentendisplay sind dabei. Zudem verfügt der Hyundai über einen Ausweich-, einen Kreuzungs- sowie einen Notbremsassistenten, einen Autobahnassistenten, einen Spurhalteassistenten, die Verkehrszeichenerkennung sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC). Das Spurwechselsystem 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. Das serienmäßige Head-up-Display projiziert seine Inhalte großflächig in die Windschutzscheibe vor den Fahrer. Für die akustische Warnung der Verkehrszeichenerkennung gibt es inzwischen einen Shortcut: Ein langer Druck auf das Lautstärkerädchen am Lenkrad deaktiviert die bei jedem Neustart gesetzlich vorgeschriebene Warnung bis zum nächsten Fahrzeugstart. Eine Warnung vor zu schnellem Fahren ist völlig in Ordnung - da die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten nicht immer zuverlässig genug erkannt werden, kommt es zu gelegentlichen, aber maximal nervigen akustischen Fehlwarnungen trotz korrekter Geschwindigkeit, beim IONIQ 9 genauso wie bei allen anderen Autoherstellern. Die Kameraüberwachung des Fahrers ist Serie, sie ermahnt wie bisher sehr früh, den Blick auf das Verkehrsgeschehen vor dem Fahrzeug und nicht etwa auf die Instrumente zu richten. Die akustische Warnung kann man jedoch dauerhaft abschalten. Es bleibt dann das blinkende rote Augen-Symbol als Mahnung - das ist völlig in Ordnung, weil dezent, aber trotzdem nicht zu übersehen. Hier hat Hyundai eine sehr gute Lösung für die Praxis gefunden. Überhaupt muss man den hohen Reifegrad der Abstimmung der Assistenten anerkennen. Die Fortschritte sind groß und orientieren sich endlich am Nutzen für die Fahrer und nicht nur stumpf am Testkatalog von Euro NCAP.

⊖ Das optionale Kamera-Paket für die höchste Ausstattungsvariante kann man sich getrost sparen. Der Nutzen der Kameraaußenspiegel gegenüber guten Standardaußenspiegeln bleibt wie schon beim IONIQ 6 dem gesamten Testteam verborgen. Dabei sollte man auch die sehr hohen Reparaturkosten berücksichtigen, wenn einmal ein Schaden auftritt, der nicht unter die Garantieleistung fällt. Hyundai verlangt weit über 1.000 Euro alleine für einen Kamera-Außenspiegel.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	nicht erhältlich
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreuzungs-assistent	Serie
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung 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 mes-send)

© ADAC e.V.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest-Ergebnis gemäß Euro NCAP-Norm ist für den IONIQ 9 noch nicht vorhanden. Der technisch verwandte Kia EV9 hat mit 84 Prozent gut abgeschnitten und bietet einen einwandfreien Insassenschutz. Ein vergleichbares Ergebnis ist für den Hyundai zu erwarten. Das große SUV ist mit insgesamt zehn Airbags (Front-, vordere und hintere Seiten-, Kopfairbags von vorn bis hinten) ausgerüstet, dazu zählt auch ein Zentralairbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie der Knieairbag für den Fahrer. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und schützen selbst zwei Meter große Personen. Hinten reichen die Kopfstützen bis 1,80 m Körpergröße, so dass auch größerer Insassen ausreichend geschützt sind. Die Insassen vorn wie hinten werden über Sitzbelegungserkennung aktiv ermahnt, sich anzugurten. Türreflektoren gibt es im IONIQ 9 nicht, damit könnten offene Türen bei Dunkelheit besser erkannt werden. In einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) werden durch Straffen der Gurte mögliche Unfallfolgen reduziert. Bei einem Unfall versucht die serienmäßige Multikollisionsbremse, eine Folgekollision nach dem ersten Aufprall zu vermeiden. Im Notfall oder manuell ausgelöst wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ In den Ecken des Gepäckabteils sind vier Verzurrösen verbaut, so dass man dort ein Bodennetz einspannen kann - allerdings scheinen diese aus Kunststoff und machen keinen besonders stabilen Eindruck. Ein Kofferraumtrennnetz zur Ladungssicherung ist nicht verfügbar, es fehlen auch die Befestigungspunkte am Dachhimmel, um eine Netz einfach nachrüsten zu können.

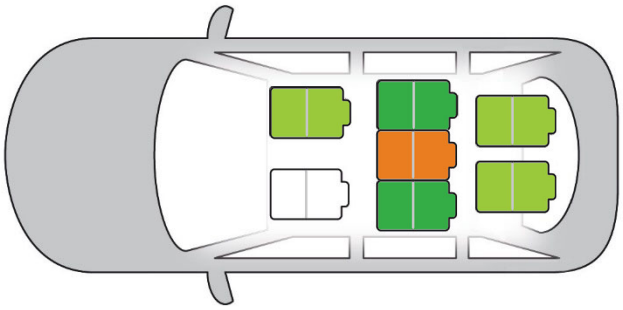
1,6 Kindersicherheit

⊕ Laut Bedienungsanleitung lassen sich universelle Kindersitze aller Altersgruppen problemlos nutzen und mit den fahrzeugseitigen Sicherheitsgurten befestigen. Sie fallen lang aus, die Abstände zwischen den Anlenkpunkten reichen selbst für Sitze mit großem Platzbedarf und die Gurtschlösser sind stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Die vier äußeren Sitze hinten sind mit Isofix-System ausgerüstet, für den Mittelsitz in Reihe 2 sowie für den Beifahrersitz gibt es die speziellen Kindersitzhalterungen nicht. Die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, um dort rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren zu können. Insgesamt kann man fünf Kindersitze gleichzeitig sicher im IONIQ 9 verbauen.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist schmaler als die übrigen Sitze ausgeführt und eignet sich daher nur bedingt für Kindersitze - hauptsächlich die ungünstigen Gurtanlenkpunkte spielen dabei eine Rolle.

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)

2,8 Fußgängerschutz

Beim IONIQ 9 sind an der Front keine speziellen Fußgängerschutz-Maßnahmen verbaut. Jedoch befinden sich direkt unter der Fronthaube keine harten Bauteile, so dass die Haube gut nachgeben kann, wenn ein Fußgänger oder Radfahrer mit dem Fahrzeug kollidiert. Die seitlichen Scheibenrahmen sowie die Vorderkante der Motorhaube dürften das Hauptrisiko bei einem Zusammenstoß darstellen. Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger sowie Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern. Bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten wird ein künstliches Geräusch erzeugt, um auf den ansonsten sehr leisen IONIQ 9 aufmerksam zu machen.

© ADAC e.V.

2,0 UMWELT/ECOTEST

1,5 Verbrauch/CO2

⊕ An der Aerodynamik des IONIQ 9 hat Hyundai viel gefeilt, die vergleichsweise große Stirnfläche und das hohe Gewicht kann man damit aber nicht wegzaubern. So ist der Verbrauch des Testwagens angesichts des Nutzwertes und in Anbetracht der bewegten Masse durchaus respektabel, absolut gesehen aber nicht gerade niedrig. Im Elektrozyklus des Ecotest wurde mit dem IONIQ 9 mit Heckantrieb und 110-kWh-Batterie ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 22,8 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 110-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 122,1 kWh benötigt. Innerorts liegt der Verbrauch bei rund 17 kWh, außerorts bei 25 kWh und auf der Autobahn bei etwa 26 kWh/100 km. Damit ist die große Bandbreite der Verbräuche gut zu erkennen - langsam gefahren ist man sparsam und effizient unterwegs, aber schon auf der Landstraße steigt der Verbrauch konzeptbedingt deutlich an. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den IONIQ 9 2WD (110 kWh) eine Reichweite von 535 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 22,8 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 114 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest gute 45 Punkte.

2,5 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 CO2-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 22,8 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 92 mg/km verbunden - dafür gibt es einige Punkte Abzug, so dass der IONIQ 9 im Bereich Schadstoffe 35 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der Hyundai für ein so großes und schweres Auto gut da, weil er 80 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sternen.

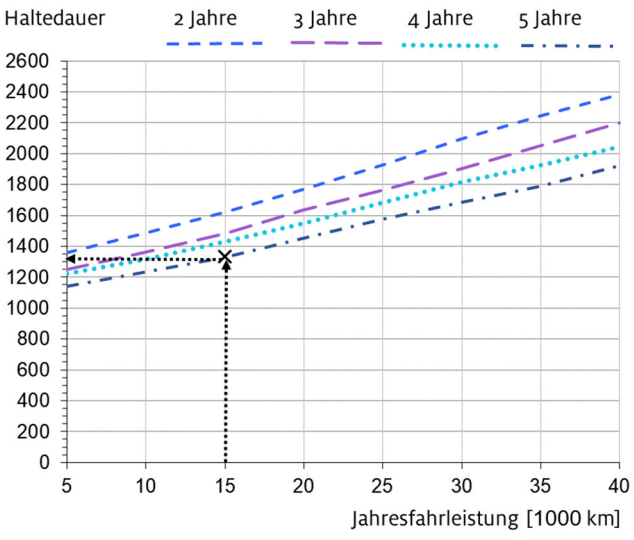
4,7 AUTOKOSTEN

4,7 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Listenpreis für den IONIQ 9 startet bei 68.500 Euro. Dafür bekommt man eine Menge Platz, sieben Sitzplätze, Heckantrieb und auch schon den großen Akku mit 110 kWh Speicherkapazität. Es empfiehlt sich in jedem Fall noch in das Technik-Paket zu investieren, weil dieses die 360-Grad-Kameras enthält, welche für ein so großes Fahrzeug sehr praktisch sind - schon ein vermiedener Park- oder Bordsteinrempler macht das Pakte bezahlt. Bereits enthalten ist das Paket in der getesteten Ausstattung TECHNIQ - wie auch zahlreiche weitere Extras, die den deftigen Aufpreis von 9.000 Euro gegenüber der Basis relativieren. Im Testmodell bekommt man ein wirklich umfassendes Angebot an Komfort- und Assistenzdetails, die kaum Wünsche offen lassen dürften. Gegen Aufpreis bekommt man nur noch das Panorama-Glasschiebedach und eine der anderen Metalliclackierungen. Die ausfahrbare Anhängerkupplung wird kurioserweise über das Zubehörprogramm angeboten, ist mit knapp 1.800 Euro leider auffällig teuer. Steuer fällt in Deutschland bis 2030 keine an, sofern das Fahrzeug noch in 2025 zugelassen wird (Stand

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1330 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



© ADAC e.V.

Mitte 2025). Aber auch nach der oder ohne die Steuerbefreiung halten sich die Kosten in Grenzen, es fallen 92 Euro pro Jahr an. Dafür ist die Versicherung richtig teuer (Typenklassen: Haftpflicht 21, Teilkasko 28, Vollkasko 29). Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, die Intervalle liegen bei zwei Jahren oder 30.000 km. Es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine klassischen Motorölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, weil eine große Dimension erforderlich ist und das hohe Fahrzeuggewicht den Reifenverschleiß begünstigt. Maßgeblich hängen die langfristigen Kosten von der Haltbarkeit der Batterie ab; Hyundai gibt auf das ganze Auto fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Für die Batterie gilt eine Garantie von acht Jahren bis 160.000 km. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent des Neuzustands unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 535 km muss man einen Abfall der Reichweite auf rund 375 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. Hyundai hat ein aufwendiges Thermomanagement verbaut, das die Batterien in einem möglichst optimalen Temperaturfenster halten soll und so die Batteriealterung minimiert. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	IONIQ 9	IONIQ 9 AWD	IONIQ 9 Performance AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	160 (218)	226 (307)	315 (428)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/0	605/0	700/0
0-100 km/h [s]	9,4	6,7	5,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	19,9 kWh E	20,4 kWh E	20,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/29/28	21/29/28	21/29/28
Steuer pro Jahr [Euro]	0	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1191	1322	1364
Preis [Euro]	68.500	81.500	86.750

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter	KB	= Kombi
SR	= Schrägheck	HKB	= Hochdachkombi	GR	= Van
CP	= Coupe	TR	= Transporter	GE	= Geländewagen
C	= Cabriolet	BU	= Bus	PK	= Pick-Up
RO	= Roadster	SUV	= Sport Utility Vehicle		

Versicherung

KH	= KFZ-Haftpfl.
VK	= Vollkasko
TK	= Teilkasko

Kraftstoff

N	= Normalbenzin	FG	= Flüssiggas
S	= Superbenzin	G	= Erdgas
SP	= SuperPlus	E	= Strom
D	= Diesel		

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	8,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,5 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	296/457/814
• Dachlast/Anhängelast [kg]	38/614
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	10,02
Herstellungsland	USA
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b. kWh/100 km
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b. g/km

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

© ADAC e.V.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	160 kW (218 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	53 kW
maximales Drehmoment	350 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	22,8 kWh/100km / 536 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./110 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	122,1 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	6/Paddel am Lenkrad

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 % SoC 10 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja, 60/90/100 %
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel, Knopf Ladebuchse, Menü

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 20 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 (4 Punkte am Lenkrad, LED-Blöcke an Ladebuchse)

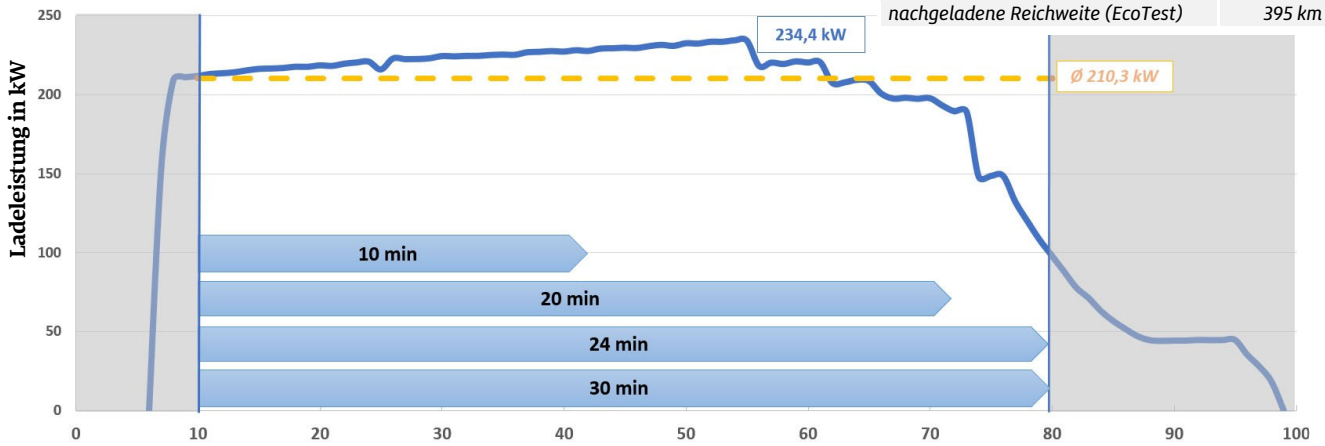
LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	94 - 53 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	94 - 16,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	30 - 11 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 233 kW	24 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC

Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	*210,3 kW*
Ladedauer	*00:24:00*
nachgeladene Energie	*81 kWh*
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	*395 km*



NACHGELADENE REICHWEITE

Ladestand Batterie in Prozent

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	*36,2 kWh*	*176 km*	*42%*
20 min	*72 kWh*	*350 km*	*72%*
30 min	*87,8 kWh*	*428 km*	*86%*

ADAC-Messung kursiv

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	160 kW/218 PS
Maximales Drehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,9 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c_W-Wert	k.A./0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	275/50 R20
Länge/Breite/Höhe	5.060/1.980/1.790 mm
Leergewicht/Zuladung	2.594/586 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	338/2.419 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	80/100 kg
Batteriekapazität (Brutto/Netto)	n.b./110 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	USA, Ellabell (Georgia)

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	34,8 m
Reifengröße Testwagen	275/50 R20 113 V
Reifenmarke Testwagen	Kumho Ecsta PS71 EV
Wendekreis links/rechts	13,1/12,9 m
Ecotest-Verbrauch	22,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO_2-Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 114 g/km)
Reichweite	535 km
Innengeräusch 130 km/h	63,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.250 mm
Leergewicht/Zuladung	2.604/576 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	770/1.190/2.120 l

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

Betriebskosten	**130 Euro**	**Werkstattkosten**	**109 Euro**
Fixkosten	**249 Euro**	**Wertverlust**	**841 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	1330 Euro
Steuer pro Jahr	92 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/29/28
Basispreis IONIQ 9 TECHNIQ	77.500 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.06.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	79.900 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.823 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. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. [1] Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	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	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (3-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.800 Euro
Metalliclackierung	1.050 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.350 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **1,8**

AUTOKOSTEN **4,7**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,1**
Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	2,9
Licht und Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	0,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,8
Innenraum	**1,7**
Bedienung	1,8
Multimedia/Konnektivität	1,3
Raumangebot vorn	1,8
Raumangebot hinten	1,3
Innenraum-Variabilität	2,4
Komfort	**1,9**
Federung	2,6
Sitze	2,0
Innengeräusch	1,4
Klimatisierung	1,0

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,4**
Fahrleistungen	1,9
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Schaltung/Getriebe	1,0
Fahreigenschaften	**2,4**
Fahrstabilität	2,3
Lenkung	2,4
Bremse	2,4
Sicherheit	**1,2**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Kindersicherheit	1,6
Fußgängerschutz	2,8
Umwelt/EcoTest	**2,0**
Verbrauch/CO2	1,5
Schadstoffe	2,5

Stand: September 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer

© ADAC e.V.