



## Hyundai IONIQ Hybrid Premium

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

Ioniq leitet sich aus Ion (elektrisch geladenes Atom) und unique (einmalig) ab. Derzeit einzigartig ist in der Tat, dass ein Modell ausschließlich mit drei alternativen Antrieben angeboten wird. Erhältlich ist der Hyundai mit einem rein elektrischen Antrieb, als Plug-in-Hybrid (ab 2017) und wie im Autotest geprüft als "normale" Hybrid-Variante. Hier besteht die Antriebseinheit, die eine Systemleistung von 141 PS besitzt, aus einem 1,6-l-Benzindirekteinspritzer und einem Elektromotor. Für die Kraftübertragung sorgt ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe. Meist unterstützt der Elektromotor beim Anfahren und Beschleunigen. Bei geringer Last und entsprechend geladener Hybridbatterie können kurze Distanzen aber auch bis Tempo 120 rein elektrisch zurückgelegt werden. Doch wie schlägt sich der Ioniq im EcoTest? Während der Testverbrauch von 5,1 l/100 km lobend erwähnt werden darf, patzt der Hyundai bei den Schadstoffen. Der Kohlenstoffmonoxid-Ausstoß und die Partikelanzahl steigen im anspruchsvollen Autobahnteil stark an, was den Koreaner wertvolle Punkte kostet. Überzeugen kann der Kompaktwagen in der Premium-Variante sowohl bei der Serien- als auch bei der Sicherheitsausstattung. Neben Annehmlichkeiten wie Licht-/Regensensor, einer Klimaautomatik, Sitzheizung und -lüftung vorn und einem Infotainmentsystem samt Navigation, gibt es u.a. einen Notbrems-, Spurhalte- und Totwinkelassistenten. Der Ioniq Premium ist mit 30.270 Euro zwar nicht besonders günstig, man erhält dafür aber ein sehr gut ausgestattetes und alltagstaugliches Hybridfahrzeug.

**Konkurrenten:** Toyota Prius.

- ⊕ gutes Platzangebot vorn, umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, niedriger Verbrauch
- ⊖ Dach-, Stütz- und Anhängelasten unzulässig, mäßige Rundumsicht

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,8**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,9</b>
	Stadtverkehr	<b>3,3</b>
	Senioren	<b>2,9</b>
	Langstrecke	<b>3,0</b>
	Transport	<b>3,3</b>
	Fahrspaß	<b>3,6</b>
	Preis/Leistung	<b>2,3</b>

**EcoTest** ★★★★★

Der Film zum Test auf youtube  
[www.bitly.com/hyundai-ioniq-video](http://www.bitly.com/hyundai-ioniq-video)

## 3,2

## KAROSSERIE / KOFFERRAUM

## 3,1 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie macht auf den ersten Blick einen guten Eindruck, schaut man allerdings genauer hin, so lassen sich einige Nachlässigkeiten erkennen. So sind beispielsweise die Türen mehrteilig ausgeführt und es fehlen Scheibenrahmenverkleidungen. Schließt man die Türen mit geöffneten Seitenscheiben, so scheppern diese. Die Seitenverkleidungen im Kofferraum sind hart und kratzempfindlich. Auch die im Innenraum verwendeten Kunststoffe sind mit Ausnahme der oberen Bereiche hart und kratzempfindlich.

## 3,9 Alltagstauglichkeit

Ein Wendekreis von 11,4 m, eine Fahrzeuglänge von knapp 4,5 m und eine Breite von 2,05 m (inkl. Außenspiegel) attestieren dem Ioniq eine nur durchschnittliche Stadttauglichkeit.

Mit einer Tankfüllung (45 l) kommt man rund 880 km weit. Die maximale Zuladung liegt bei recht geringen 425 kg.

## 3,3 Licht und Sicht



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

Sowohl das vordere Karosserieende als auch der schräge Heckabschluss entziehen sich dem Blick des Fahrers. Das Heck lässt sich aber aufgrund des Heckspoilers und der nahezu senkrechten Scheibe darunter noch akzeptabel abschätzen. Beim Rangieren helfen beim Premium serienmäßige Parksensoren vorn wie hinten sowie eine Heckkamera.

Nachts sorgen serienmäßige Bi-Xenonscheinwerfer für

⊕ Lob verdient Hyundai bei der Innenraumverarbeitung. Die Armaturen sitzen passgenau und auch die Übergänge der einzelnen Elemente sind akkurat. Ebenfalls ordentlich gefertigt zeigt sich der Unterboden. Dieser ist weitgehend verkleidet und der Motor von unten völlig abgeschottet.

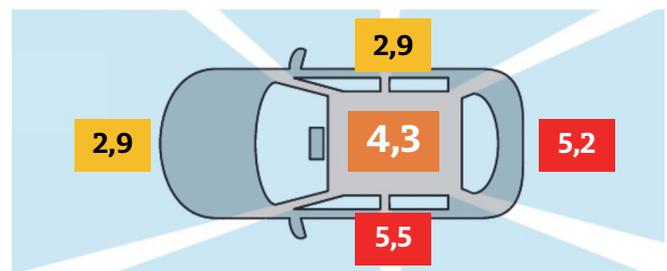
⊖ Kritik gibt es bei der Motorhaube. Diese wird nicht wie in dieser Klasse üblich mittels Gasdruckfedern offen gehalten, sondern nur mittels einfachem Haltestab.

⊖ Anhängelast-, Stütz- und Dachlasten sind nicht zulässig. Ein Reserve- oder Notrad ist für den Ioniq nicht erhältlich, damit bleibt im Falle einer Reifenpanne nur das Reparaturset, das sich unter Umständen als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord. Es fehlt ein Fehlbetankungsschutz.

eine gute Ausleuchtung. Da die Scheinwerfer keinen so hohen Helligkeitswert haben, spart sich Hyundai sowohl eine automatische Leuchtweitenregulierung als auch eine Scheinwerferreinigungsanlage.

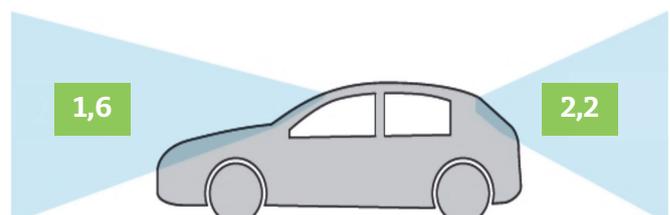
## Rundumsicht

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 bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat aufgrund der breiten Dachsäulen und der kleinen bzw. durch den Heckspoiler geteilten Heckscheibe schlecht aus. Darunter leidet auch das Sichtfeld im Innenspiegel, der immerhin serienmäßig automatisch abblendet. Darüber hinaus fehlt ein Heckwischer, was die Sicht nach hinten

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Die Schweller liegen in angenehmer Höhe über der Fahrbahn, innen ist die Oberkante aber deutlich über dem Bodenblech. Zudem sind die Sitze recht tief verbaut und die A-Säule verläuft flach - dadurch steigt man insgesamt allenfalls zufriedenstellend ein und aus. Im Fond findet man eine große Türöffnung vor und steigt recht bequem ein, beeinträchtigend wirken sich hier allerdings die flache Dachlinie und die niedrig positionierte Rückbank aus. Geöffnet

## 2,8 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraum-Volumen reicht von 350 l bis maximal 1.150 l. Vollbesetzt passen bis unter das Dach 490 l oder acht handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum.

## 3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Bis zur Kofferraumabdeckung lässt sich das Ladeabteil gut nutzen, darüber schränkt die schräg stehende Heckscheibe die Nutzbarkeit recht stark ein. Da die Heckklappe weit öffnet, können sperrige Gegenstände gut verladen werden.

⊖ Unpraktikabel ist die mit 76 cm weit über der Fahrbahn und mit 21 cm deutlich über dem Ladeboden liegende Ladekante. Bei umgeklappter Rücksitzlehne stört eine Stufe am Boden.

## 3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist ab Werk asymmetrisch geteilt ohne großen Kraftaufwand klappbar. Nur wenn die Vordersitze ganz hinten sind, müssen die Kopfstützen vorher abgezogen werden, da dann nicht genügend Platz zur Verfügung steht.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

Das Cockpit gibt keine Rätsel auf. Die meisten Schalter sind dort positioniert, wo man sie erwartet und das Hauptdis-

play ist in nahezu optimaler Höhe verbaut. Das Klimaanlagebedienteil ist mit großen Tasten übersichtlich gestaltet, aber etwas tief positioniert.

Bei aktivierter Warnblinkanlage kann der Blinker nicht gesetzt und damit beispielsweise beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

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

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



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum des Ioniq von klassenüblicher Größe.

⊖ Um Ablagemöglichkeiten für kleine Utensilien im Kofferraum ist es schlecht bestellt. Abgesehen von einem Gepäcknetz gibt es keine weiteren Fächer oder Stauräume. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich.

Nur wenige Schalter, wie die links neben dem Lenkrad, sind etwas verdeckt und dadurch nicht optimal einsehbar. Auch dürfte die Schalterbeleuchtung etwas umfangreicher ausfallen - weder der Spiegeleinsteller, noch die Luftdüsen und die Schalter am Himmel sind beleuchtet.

Während sich das Lenkrad vorbildlich in Höhe und Weite einstellen lässt, gibt es bei den Pedalen Verbesserungspotenzial. So fehlt beispielsweise am Bremspedal ein Schutz, dass man beim Wechsel vom Gaspedal nicht mit der Schuhsohle darunter hängen bleibt.

⊕ Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen. Je nach Fahr-Modus wird die Darstellung verändert. Im Normal-Modus hat man mittig einen großen analogen Tacho, im Sport-Modus wird die Drehzahl analog und die Geschwindigkeit digital angezeigt. Die Leistungsanzeige links und die Ladestandsanzeige der Hybridbatterie rechts im Kombiinstrument sind Fahr-Modus unabhängig. Leuchtet ein grünes EV auf, heißt das, dass man rein elektrisch fährt oder aber der Verbrennungsmotor abgeschaltet ist.

## 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Neben dem serienmäßigen Audio- und SD-Navigationssystem mit Live Services bietet der Ioniq Premium ab Werk auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und die Möglichkeit des induktiven Smartphoneladens. Externe Geräte können via USB- und

⊖ Ungünstig ist die Fußfeststellbremse, die sich im Fahrerfußraum befindet. Einerseits weil man den Fuß weit anheben muss, um sie zu bedienen und andererseits weil sie für den Beifahrer beispielsweise praktisch unzugänglich ist.



Die Bedienung ist weitgehend funktionell, die verwendeten Materialien könnten jedoch bei einem Preis von über 30.000 Euro hochwertiger sein.

AUX-Anschluss, Mobiltelefone mit Android Auto und Apple Car Play gekoppelt werden. Beim Premium Hybrid gibt es zudem ab Werk DAB+ und ein Soundsystem mit acht Lautsprechern.

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht die Beinfreiheit für Fahrer bis zu einer Größe von 1,90 m - nach oben hätten Fahrer bis knapp 2,05 m Platz. Die Innenbreite ist für die Fahrzeugklasse

angemessen. Das Raumempfinden wird nur durch die flachen Seitenscheiben etwas gemindert.

## 3,5 Raumangebot hinten

Im Fond können Passagiere bis knapp 1,80 m bequem sitzen. Hier liegen Kopf- und Beinfreiheit auf ähnlichem Niveau. Das Raumgefühl wird hier aber stärker eingeschränkt als vorn. Die flach abfallenden Dachlinie, die schmalen Seitenscheiben und die hohe Seitenlinie hinterlassen ein beengtes Gefühl, auch wenn die gemessene Innenbreite durchaus akzeptabel ist.



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

Immerhin haben vorn Flaschen in den Türverkleidungen Platz. Das kleine Handschuhfach ist weder klimatisiert, beleuchtet noch abschließbar.

## 3,6 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten werden für den Ioniq nicht angeboten. Ablagemöglichkeiten gibt es vorn wie hinten nur wenige. Die zwei Becherhalter vorn sind nicht optimal positioniert, die hinteren befinden sich in der ausklappbaren Armauflage.

## 2,7 KOMFORT

### 3,1 Federung

Das Fahrwerk bietet einen insgesamt zufriedenstellenden Federungskomfort. Vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten wird die Fahrbahn kopiert, was das Fahrzeug unruhig wirken lässt. Zudem werden Stöße deutlicher im Innenraum wahrgenommen, wenn beide Räder einer Achse

gleichzeitig angeregt werden - beispielsweise durch Querfugen. Kopfsteinpflaster überträgt sich deutlich ans Lenkrad, stört aber nicht übermäßig. Einseitige Einzelhinderisse werden ordentlich absorbiert. Auf der Autobahn ist der Federungskomfort angenehm.

### 2,8 Sitze

Während sich der Fahrersitz ab Werk elektrisch längs- sowie in Höhe und Neigung einstellen lässt (samt Memory-Funktion), ist beim Beifahrersitz nur eine manuelle Längs- und Höheneinstellung möglich. Für den Fahrer gibt es zudem eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Es lassen sich aber weder die Wangen einstellen noch die

recht kurzen Sitzflächen verlängern. Die Vordersitze zeigen sich zufriedenstellend konturiert, der Seitenhalt dürfte im Schulterbereich allerdings ausgeprägter sein. Die äußeren Fondsitze sind kaum konturiert und der Mittelplatz eignet sich bestenfalls für Kurzstrecken, da er hart und unbequem ist.

### 3,4 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 recht hohe 69,5 dB(A). Maßgeblich dafür verantwortlich sind dabei die Windgeräusche, die bei höheren Geschwindigkeiten vordergründig wahrgenommen werden. Doch auch Umgebungsgeräusche oder Fahrgeräusche können von den Insassen nicht ferngehalten werden. So sind beispielsweise Steinchen in den Radhäusern deutlich hörbar und Kopfsteinpflaster regt die Karosserie zum Wummern an.

⊕ Im rein elektrischen Betrieb ist vom Antrieb bis auf ein leises Summen nichts zu vernehmen. Doch auch wenn der Verbrennungsmotor zuschaltet, fällt das Motorgeräusch nicht unangenehm auf. Nur wenn man den Motor ausdreht neigt er im oberen Drehzahldrittel zum Dröhnen.

### 1,9 Klimatisierung

⊕ Der Ioniq ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Praktisch: Zugunsten des Energieverbrauchs kann die Klimaanlagefunktion auf den Fahrer reduziert werden (Driver only) wenn dieser allein unterwegs ist. Annehmlichkeiten wie eine Sitzheizung und -lüftung vorn, eine Sitzheizung hinten außen sowie eine Lenkradheizung und eine automatische

Frisch-/Umluftsteuerung gehören ebenfalls zum Serienumfang.

⊖ Es ist ungünstig, dass sich der Luftstrom der vorderen Luftdüsen nicht mittels Drehrad sondern nur über Schließen der Düsen reduzieren lässt.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,4 Fahrleistungen

⊕ Im Ioniq ist eine Antriebseinheit mit einer Systemleistung von 104 kW /141 PS verbaut. Die Einheit besteht aus einem 1,6-l-Vierzylinder-Ottomotor und einem Permanentmagnet-Elektromotor. Letzterer unterstützt beim Anfahren und Beschleunigen und je nach Ladezustand der Hybridbatterie ist auch rein elektrisches Fahren bis 120 km/h möglich - die Praxis zeigt, dass dies aber nur bei geringer Last der Fall ist. Für die

Kraftübertragung sorgt ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe. Hyundai gibt die Höchstgeschwindigkeit mit 185 km/h und die Beschleunigung von 0 auf Tempo 100 mit 10,8 s an. Flottes Anfahren oder Einfädeln ist dank Elektrounterstützung sehr gut möglich, man muss lediglich das etwas träge ansprechende Getriebe berücksichtigen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Ioniq in 6,9 s.

## 2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Vibrationen vom Verbrennungsmotor werden nur in geringem Maße an das Lenkrad übertragen. Das Arbeitsgeräusch des Verbrenners geht ebenfalls in Ordnung. Der Motor verknüpft sich weitgehend störendes

Brummen und neigt nur im oberen Drehzahlbereich zu leichtem Dröhnen. Die Antriebseinheit spricht spontan auf Gasbefehle an, nur bei höheren Geschwindigkeiten wirkt der Ioniq etwas träge.

## 2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Wählhebel ist intuitiv bedienbar, die Schaltstufen sind üblich angeordnet. Zieht man den Wählhebel in der Drive-Position zu sich, wechselt man in den Sport-Modus und kann dann die Schaltstufen auch via Wählhebel manuell wechseln - Schaltwippen am Lenkrad gibt es nicht. Die Automatik realisiert komfortable Schaltvorgänge, diese sind aber nicht völlig ohne

Zugkraftunterbrechung und könnten von der Elektronik auch früher vollzogen werden. So dauert es beispielsweise auch beim Einlegen der Rückwärtsfahrstufe, bis sich das Fahrzeug in entgegengesetzter Richtung in Bewegung setzt. Beim Anfahren an Steigungen hilft die serienmäßige Berganfahrhilfe. Die Ganganschlüsse passen, im größten Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit rund 2.600 1/min.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,8 Fahrstabilität

Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Ioniq nur wenig, das Fahrzeug zeigt sich auch bei leichten Ausweichmanövern sicher. Der Grenzbereich kündigt sich früh an, die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen aber nicht sehr hoch. Erzeugt man einen Lastwechsel in einer Kurve, drängt das Heck - im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm aber zuverlässig. Im ADAC

Ausweichtest zeigt sich der Ioniq recht anspruchsvoll, da das Fahrzeug hier zum Übersteuern neigt. Schleudern wird vom ESP allerdings zuverlässig unterbunden. Insgesamt hinterlässt das Fahrzeug keinen sehr dynamischen Fahrereindruck, dies wird bei einem Hybridfahrzeug auch nicht unbedingt erwartet.

### 2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung besitzt eine gute Zentrierung und die Rückmeldung ist gut, wenn auch das Lenkmoment insgesamt (auch im Sport-Modus) etwas höher sein könnte. Auf kurvigen Landstraßen lässt sich das Fahrzeug weitgehend zielgenau manövrieren, es sind nur

gelegentliche Lenkkorrekturen notwendig. Das Rangieren geht u. a. dank der direkten Auslegung leicht von der Hand - von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen.

### 3,0 Bremse

Die Bremse spricht gut an und lässt sich trotz der Rekupe-ration (Rückgewinnung von Bremsenergie) ordentlich dosieren. Der Bremsweg aus Tempo 100 fällt mit 36,3 m nur durchschnittlich aus.

## 2,1 SICHERHEIT

### 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben den obligatorischen Systemen ist der Ioniq serienmäßig mit einem vorausschauenden Notbremsystem ausgestattet. Das System erkennt mittels Kamera und Radarsensor sowohl Fußgänger als auch Fahrzeuge. Es warnt den Fahrer bei einem möglichen Zusammenstoß und leitet bei Bedarf automatisch eine Notbremsung ein. Die Fahrzeugerkennung funktioniert von acht bis 180 km/h. Ab Tempo 80 wird allerdings nur eine Teilbremsung eingeleitet. Enthalten ist auch ein Abstandsregeltempomat sowie ein Geschwindigkeitsbegrenzer. Ab Werk gibt es zudem einen Totwinkel- bzw. Spurwechselassistenten samt Querverkehrserkennung beim Rückwärtsausparken. Ergänzt wird das Sicherheitspaket durch einen Spurhalteassistenten und eine Verkehrszeichenerkennung.

### 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Ioniq ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn, durchgängigen Kopfairbags und einem Fahrerknieairbag sowie Gurtstraffern und -kraftbegrenzern vorn wie hinten außen ausgestattet. Im ADAC Crashtest erreicht der Hyundai im Bereich des Insassenschutzes gute 91 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt die vollen fünf Sterne (Test 11/2016). Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zwei Meter und hinten außen bis knapp 1,70 m große Passagiere.

### 2,9 Kindersicherheit

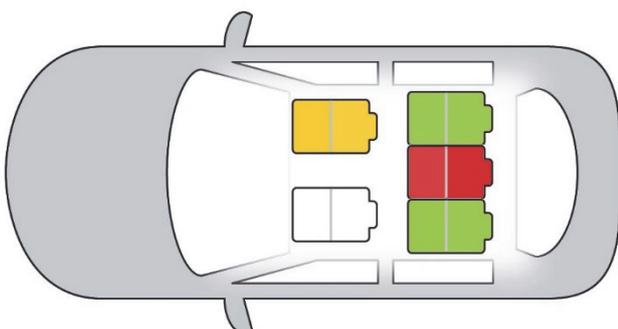
Im ADAC Crashtest erreicht der Ioniq 80 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit.

#### 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)



## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsssystem	Serie
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊕ Auf dem Beifahrerplatz lassen sich bei deaktiviertem Airbag ebenso problemlos Kindersitze montieren wie auf den äußeren Fondplätzen. Hinten gibt es zudem ein Isofix-System und eine i-Size Freigabe.

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

### 3,4 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest bekommt der Ioniq 70 Prozent der möglichen Punkt. Während der Stoßfänger ein sehr geringes Verletzungspotenzial für Fußgänger bietet, steigt es an den seitlichen Motorhaubenkanten und entlang der A-Säulen.

samt Fußgängererkennung ausgestattet. Das System funktioniert zwischen acht und 70 km/h.

⊕ Der Hyundai ist ab Werk mit einem Notbremsystem

⊖ Da im rein elektrischen Betrieb bei niedrigen Geschwindigkeiten kein Warnton auf das fast lautlose Fahrzeug hinweist, wird es in diesem Kapitel abgewertet.

## 3,1 UMWELT/ECOTEST

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

⊕ Der Verbrauch des Ioniq Hybrid kann sich durchaus sehen lassen. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch 5,1 l auf 100 Kilometer. Für die CO<sub>2</sub>-Bilanz von 136 g/km erhält der Kompaktwagen 38 Punkte in diesem Kapitel. Dieser setzt sich aus 4,1 l/100 km innerorts, 4,6 l/100 km außerorts und 6,8 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Hier sieht man ganz deutlich, dass das Hybrid-Konzept in der Stadt, also bei niedrigen Geschwindigkeiten und häufigen Brems- und Schubphasen, sehr gut funktioniert. Dann nämlich wird der Benziner abgestellt. Es ist allerdings zu beachten, dass die Hybrid-Batterie zu Beginn der Messung geladen war und im Außerortsteil auch wieder vom Verbrennungsmotor nachgeladen wurde.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,1		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,6		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,8		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,1		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

### 3,9 Schadstoffe

Ein stark erhöhter CO-Ausstoß beim anspruchsvollen Autobahnteil des EcoTests sowie nur mittelmäßig bewertete Partikelemissionen sorgen dafür, dass der Ioniq nur

21 Punkte in diesem Kapitel bekommt. Zusammen mit der Bewertung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes erreicht der Hyundai 59 Punkte und damit drei von fünf Sternen im EcoTest.

## 1,9 AUTOKOSTEN

### 1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten des Ioniq fallen mit 582 Euro überschaubar aus. Einen Beitrag dazu leisten die absolut gesehen niedrigen Betriebskosten und die geringe jährliche Steuer. In die Werkstatt muss der Ioniq alle zwölf Monate. Die kleine Inspektion ist alle 15.000 und die große alle 30.000 km fällig. Der Verbrennungsmotor besitzt eine wartungsarme Steuerkette. Hyundai gewährt eine

Fahrzeuggarantie von fünf Jahren ohne Kilometerbegrenzung und acht Jahre oder 200.000 km auf die Hochvolt-Batterie. Mit 30.270 Euro ist der Ioniq Premium im Klassenvergleich kein Schnäppchen, immerhin kann man sich dafür an einer äußerst umfangreichen Serien- und Sicherheitsausstattung erfreuen.

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Benzinmotor, Direkteinspritzer, Elektromotor	
Hubraum	1.580 ccm
Leistung	104 kW / 141 PS (bei 5.700 1/min)
Maximales Drehmoment	265 Nm (bei 4.000 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Verbrauch pro 100 km	3,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	92 g/km
cW-Wert/Stirnfläche	0,24/n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234YF
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.470/1.820/1.450 mm
Leergewicht/Zuladung	1.445/425 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Kofferraumvolumen normal/geklappt	443/1.505 l
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt Kraftstoff	45 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Ulsan

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	6,9 s
Elastizität 60 – 100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91 W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,3/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,1 l/100 km
Stadt/Land/BAB	4,1/4,6/6,8 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	115 g/km (WTW* 136 g/km)
Reichweite	880 km
Innengeräusch 130km/h	69,5 dB(A)
Fahrzeubreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.445/425 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/690/1.150 l

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

Betriebskosten	<b>94 Euro</b>	Werkstattkosten	<b>62 Euro</b>
Fixkosten	<b>96 Euro</b>	Wertverlust	<b>330 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>582 Euro</b>		
Steuer pro Jahr	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/18		
Basispreis Ioniq Hybrid Premium	30.270 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.08.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	30.270 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.327 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

## Notenskala

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	500 Euro
Schiebedach/ Panoramaglasdach	650 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**1,9**

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

Stand: November 2016

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