
Hyundai Ioniq: Koreanische Zeitenwende

Von Peter Schwerdtmann

2013 war für Hyundai das Jahr der Zeitenwende. Seitdem nennen die Käufer von Fahrzeugen des koreanischen Unternehmens das Design des Autos als wichtigsten Kaufgrund. Erst danach kommt der Preis. Vorher war es genau anders herum. „Wir sind kein asiatisches Schnäppchen mehr“, freut sich Hyundai-Deutschland-Chef Markus Schrick und verweist jetzt bei einem Präsentationstermin in Hamburg auf das jüngste Produkt, den Ioniq.

Der kann sich in der Tat sehen lassen: eine Fließheck-Limousine mit langer Motorhaube und gestreckter Silhouette in einem Stil, der nichts mehr mit den Modellen vor der koreanischen Zeitenwende zu tun hat. Elegant, glatt, modern und von europäischem Flair. Nichts erinnert an die alte Suche nach einem eigenständigen Charakter. Der ist gefunden. Der Innenraum passt zu diesem Anspruch. Im Ioniq haben die Designer ein Ambiente geschaffen, das in dieser Klasse der kompakten Limousinen zu den gelungenen zählt. Ein passend modernes Innenleben zeigt mit angenehmen Materialien und sichtbar guter Ausstattung inklusive Infotainment und Konnektivität, wie sich der Eindruck vom Billigheimer wirksam vermeiden lässt.

Mit dem Ioniq gibt Hyundai vor, wie sich das Unternehmen den Umgang mit der Elektromobilität vorstellt: kein exotisches oder exaltes Sonderdesign. Auch elektrisch betriebene Fahrzeuge sollen sich mit Aussehen, Komfort und Fahrgefühl bei den „normalen“ einordnen. Genau diesen Anspruch erfüllt der Neue, den es zur Zeit mit Hybrid- oder mit batterieelektrischen Elektroantrieb gibt. Im Sommer kommenden Jahres soll ein Plug-in-Hybrid folgen.

Auch dieses Besinnen auf gleich drei Varianten der Elektromobilität lässt sich als eine koreanische Zeitenwende beschreiben. Denn bisher bot Hyundai zum Thema Elektroauto nur den in Serie gefertigten iX35 mit Brennstoffzellen an.

Zum Fahrverhalten des Hybrid gibt es nichts Spektakuläres zu berichten. Auch hier reiht er sich bei den normalen Kompakten ein, auch mit seinem Getriebe, einem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe. Sein Verbrauch ist allerdings schon einen Satz wert. Den Normverbrauch gibt Hyundai – je nach Ausstattung – mit rund 3,5 Litern auf 100 km an. In der verstopften Hamburger Innenstadt und auf ein paar Schleifen um die Vororte kamen wir auf 4,5 Liter. Die Stadt ist eben das Umfeld, in dem ein Hybridantrieb sich so richtig beweisen kann.

Die batterieelektrische Variante namens Ioniq Elektrik zeigte bei der Einstellung mit hoher Rekuperation des Bremsstroms, dass die mechanische Bremse im Stadtverkehr oft überflüssig ist, weil der Elektromotor als Generator gleichzeitig gut verzögert und offenbar auch effektiv Strom in den Lithiumionen-Akku schickt. Zugegeben: In der Sporteinstellung ohne die hohe Rekuperation nimmt der Fahrspaß deutlich zu, weil der Tritt aufs Fahrpedal mächtig Schub auslöst. Wer diesen Effekt für den gelungenen Ampelstart sucht, der wird seinen Spaß haben, ihn aber mit weniger Reichweite bezahlen müssen. Beim Elektrik gibt Hyundai den maximalen Wert mit 280 km an. Damit wird der Elektrik noch nicht zum Alleskönner, aber zu einem optimalen Fahrzeug im urbanen Umfeld.

Beide Modelle bietet Hyundai in drei Ausstattungen an: Trend, Style oder Premium. Die Preise für den Hybrid beginnen bei 23 900 Euro, die für den Elektro bei 33 300 Euro. Noch können in Deutschland die 4000 Euro Zuschuss für die Anschaffung eines Elektroautos abgerufen werden. Dann liegt der Einstiegspreis für die batterieelektrische Mobilität bei 29

300 Euro. Dafür wird ein modernes Kompaktfahrzeug geliefert, für dessen Batterie Hyundai acht Jahre garantiert, fürs übrige Auto fünf Jahre. (ampnet/Sm)

Daten Hyundai Ioniq Hybrid

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,47 x 1,82 x 1,45
Radstand (m): 2,70
Motor: R4-Benziner, 1580 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 77,2 kW / 105 PS bei 5700 U/min
Max. Drehmoment: 147 Nm bei 4000 U/min
Elektromotor: 32 kW / 44 PS
Max. Drehmoment: 170 Nm
Max. Systemleistung: 104 kW / 141 PS
Max. Systemdrehmoment: 265 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,8 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 3,9 - 3,4 Liter
CO₂-Emissionen: 92 - 79 g/km (Euro 6)
Luftwiderstandsbeiwert: 0,24
Effizienzklasse: A+
Räder / Reifen: 6.0 J x 15 LM / 195/65 R 15
Gepäckraumvolumen: 443 l, erweiterbar auf 1505 l
Leergewicht / Zuladung: min. 1370 kg / max. 500 kg
Wendekreis (m): 10,6
Preis: ab 23 900 Euro

Hyundai Ioniq Elektro

Motor: Permanent-Synchron-Elektromotor
Max. Leistung: 88 kW / 120 PS
Max. Drehmoment 295 Nm (im Sportmodus +35 Nm)
Batterie: Lithium-Polimer, 360 V Systemspannung
Kapazität: 28 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 165 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,2 - 9,9
Verbrauch: 11,5 kWh/100 km
Max. Reichweite: 280 km
Effizienzklasse: A+
Räder / Reifen: 6,5 J x 16 LM / 205/55 R 16
Leergewicht / Zuladung: min. 1420 kg / max. 4.60 kg
Gepäckraumvolumen: 350 l, erweiterbar auf 1410 l
Preis: ab 33 300 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai Ioniq Electric.

Foto: Hyundai



Hyundai Ioniq Electric.

Foto: Hyundai



Hyundai Ioniq Electric.

Foto: Hyundai



Hyundai Ioniq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Manfred Zimmermann



Hyundai Ioniq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Manfred Zimmermann



Hyundai Ioniq Hybrid.

Foto: Hersteller



Hyundai Ioniq Hybrid.

Foto: Hersteller



Hyundai Ioniq Hybrid.

Foto: Hersteller



Hyundai Ioniq Hybrid.

Foto: Hersteller



Hyundai Ioniq Hybrid.

Foto: Hersteller



Hyundai Ioniq Hybrid.

Foto: Hersteller



Hyundai Ioniq Hybrid.

Foto: Hersteller
