
Hyundai Ioniq 6: Der Triumph des Designs

Von Jens Meiners

Es gibt Automarken, bei denen sieht im Stil russischer Matruschka-Puppen eine Baureihe aus wie die andere, differenziert nur durch abweichende Dimensionen. Und es gibt Marken, bei denen jedes Modell eine eigenständige Persönlichkeit aufweist. Dazu gehört der koreanische Hersteller Hyundai.

Dort sorgten zuletzt der retro-futuristische Crossover Ioniq 5 und der im Bauhaus-Stil gezeichnete Transporter Staria für Furore. Jetzt kommt mit dem Ioniq 6 eine vollelektrische Limousine auf den Markt, die auf der gleichen Plattform steht wie der Ioniq 5, jedoch völlig eigenständig gezeichnet ist.

Tatsächlich ist der Radstand des Ioniq 6 mit 295 cm sogar etwas kürzer als der des Ioniq 5, dafür ist er jedoch mit 150 cm deutlich flacher und mit 486 cm erheblich länger; tatsächlich gehört er mit diesen Abmessungen in die obere Mittelklasse. Seine Linien, gezeichnet unter Sangyup Lee und Simon Loasby, sind ungewöhnlich fließend; das Designteam spricht vom „Streamliner“. Als Inspiration diente unter anderem der Saab 92, der seinerseits vom Flugzeugbau beeinflusst war. Mancher Betrachter wird in ihm auch Elemente des Citroen DS oder gar des Porsche 911 wiederfinden.

Die Frontpartie ist gefällig gezeichnet; die glatte Motorhaube fällt bis auf den vorderen Stoßfänger ab, der – wie bei Fahrzeugen der 70er- und 80er-Jahre – über einen breiten schwarzen Streifen verfügt. Der dient allerdings nicht als Prallschutz, sondern hinter ihm verbergen sich verschiedene Sensoren.

Die Seitenpartie mündet in einem sanft abfallenden Heck, als Abschluss dienen zwei auffällige Spoiler und ein horizontales Leuchtenband. Die fließenden Formen kontrastieren mit relativ hart gezeichneten Stoßflächen vorn und hinten sowie den kantigen Rädern im Format 18 oder 20 Zoll.

Das großzügige Interieur bietet vorn und hinten reichlich Platz, der Fahrersitz kann eine Ruheposition einnehmen. Metallpedale und eine Auswahl von Leder und Stoffen sorgen für ein geradezu luxuriöses Reiseerlebnis. Wenn die kamerabasierten Außenspiegel spezifiziert sind, wird die Armaturentafel entsprechend angepasst.

Hinsichtlich der Antriebe hält sich Hyundai noch bedeckt, die Plattform steht allerdings schon fest: Es handelt sich um die E-GMP-Architektur mit Heck- oder Allradantrieb, die ein Leistungsspektrum von bis zu 585 PS ermöglicht. Ein entsprechendes Modell würde dann das N-Logo tragen, es ist jedoch noch nicht entschieden, ob Hyundai die Palette so weit nach oben erweitert. (aum/jm)

Bilder zum Artikel



Hyundai Ioniq 6

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 6

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



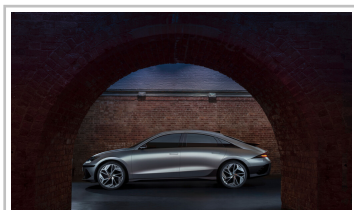
Hyundai Ioniq 6

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



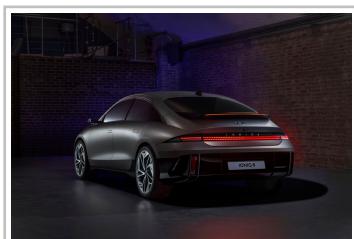
Hyundai Ioniq 6

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



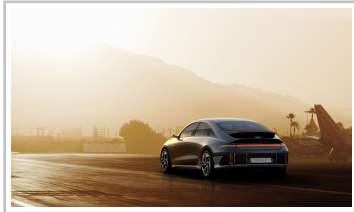
Hyundai Ioniq 6

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 6

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 6

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 6

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



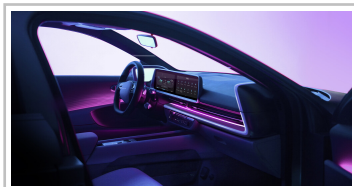
Hyundai Ioniq 6

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 6

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 6

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 6, Jens Meiners, Simon Loasby.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai
