HYUNDAI IONIQ PLUG-IN-HYBRID

Drei Alternativen zur Auswahl

Mit dem Ioniq hat Hyundai ein Auto parat, das sowohl rein elektrisch als auch in zwei Hybrid-Varianten erhältlich ist. Wir hatten die Plug-in-Variante mit zusätzlicher Ladebuchse im Test.

Das Coupé-Design des Ioniq wirkt modern und polarisiert deutlich weniger als bei einem Toyota Prius.

Zwei Herzen in einer Brust: Ottomotor und Elektromotor

Über die Typ-2-Buchse lässt sich die Lithium-Polymer-Batterie laden.

Fotos: Alexander Junk

Hyundai hat den Ioniq speziell als Kompaktwagen-Baureihe für alternative Antriebe entwickelt. Wahlweise ist das Auto mit einem reinen Elektro-Antrieb, als Hybrid-Fahrzeug und als Plug-in-Hybrid erhältlich. Die zwei Hybrid-Varianten sind jeweils mit einem Ottomotor und einem Elektromotor ausgestattet und unterscheiden sich lediglich dadurch, dass sich der Plug-in-Hybride zusätzlich an der Haushaltssteckdose oder einer Ladesäule mit Typ-2-Stecker aufladen lässt. Damit soll er laut Hersteller eine Elektro-Reichweite von 63 Kilometern haben, was wir in der Praxis jedoch nicht bestätigen konnten, da sich das Auto meistens nicht im reinen Elektromodus fahren ließ – stets schaltete sich der Benziner hinzu, wenn man das Gaspedal zu weit durchtrat.

TECHNISCHE DATEN

Modell: Hyundai Ioniq Plug-in-Hybrid
Motorisierung: 1,6-Liter-Ottomotor und Permanentmagnet-Elektromotor
Leistung Ottomotor: 105 PS
Leistung Elektromotor: 61 PS
Maximale Systemleistung: 141 PS
Maximales Drehmoment: 265 Nm
Batteriekapazität: 8,9 kW/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h: 10,6 s
Maximale Geschwindigkeit: 178 km/h
Abmessungen (L x B x H): 4.470 x 2.060 x 1.450 mm
Leergewicht: 1.550 kg

Acht Jahre Garantie auf die Batterie

Nichtsdestotrotz lässt sich der Verbrauch mit dem Ioniq deutlich reduzieren. Wir erreichten im Test zwar nicht den versprochenen Normverbrauch von 1,1 Litern (kombiniert), jedoch 3,6 Liter bei normaler Fahrweise. Auch für den Vortrieb ist bestens gesorgt: 141 PS Systemleistung in Kombination mit dem Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe verhelfen dem Auto zu guten Fahrleistungen, besonders, wenn der Sport-Modus aktiviert wird. Dann färbt sich das Tacho-Display rot und zeigt auch den Drehzahlbereich an. Darüber hinaus gibt es noch einen Normalmodus und einen Eco-Modus, in dem der Elektroantrieb vorzugsweise aktiv ist.

Auch die Bremsen des Ioniq sind sehr gut und packen dementsprechend zu. Dazu ist das Fahrwerk angenehm straff, macht jedoch durch knarzende Geräusche auf sich aufmerksam. Das ist besonders stark hörbar, wenn nur der Elektroantrieb aktiv ist. Gut gelungen ist hingegen die Bedienung des Ioniq, die keine Fragen offenlässt. Im Vergleich zu deutschen Premiumfahrzeugen herrscht zwar viel Hartplastik im Cockpit vor, jedoch ist der Einstiegspreis des Ioniq ab 29.900 Euro besonders attraktiv. Fünf Jahre Garantie auf das Fahrzeug und acht Jahre Garantie auf die Batterie sind ebenfalls gute Argumente für den Kauf. *Alexander Junk*