

Das Effizienzwunder

Hyundai Ioniq Elektro | Die Koreaner zeigen mit dem Ioniq Elektro, wie ein vernünftiges Elektroauto für die meisten Anwendungsfälle auszusehen hat. Bis auf den lahmen AC-Onboard-Lader des Stromers gibt es wenig zu kritisieren.

Es ist das Jahr der Elektroautos: Nicht nur die Zulassungszahlen der Stromer schnellten während der Corona-Monate in die Höhe, auch die Anzahl der batterieelektrisch betriebenen Testwagen in unserer Redaktion erreichte einen neuen Rekord.

Mit größerer Batterie

Mit dem Hyundai Ioniq Elektro haben wir einen alten Bekannten bei uns begrüßt, denn die Kombilimousine hatten wir schon einmal bei uns im Test (siehe asp 9/2018), allerdings als Plug-in-Hybrid-Variante. Wir erinnern uns: Der Ioniq wurde als Plattform für drei unterschiedliche Antriebskonzepte entwickelt: Als rein batterieelektrisches Fahrzeug, als Hybridfahrzeug mit kombiniertem Elektromotor/Verbrenner und als Plug-in-Hybrid. So waren wir diesmal besonders auf den rein batteriebetriebenen Ioniq Elektro gespannt, der nun mit einer größeren Batterie und etwas mehr Leistung erhältlich ist. Die Traktionsbatterie des Ioniq bietet nun eine Kapazität von 38,3 kWh (vorher: 28 kWh), was ihm zu einer Reichweite von 311 Kilometern im WLTP-Testmodus verhilft. In unserem Praxistest war das durchaus realistisch, annähernd 300 Kilo-



Foto: Alexander Junk

Möglichst unauffällig: Der Hyundai Ioniq möchte mit seinem Design nicht anecken.

meter ließen sich auch mit streckenweiser flotterer Gangart problemlos erreichen. Für das tägliche Pendeln zwischen Arbeitsstelle und Zuhause oder als Zweitwagen ist das mehr als ausreichend. Langstreckenfahrer werden damit nur bedingt glücklich, hier bietet der Kona aus gleichem Hause noch mal 200 Kilometer mehr Reichweite. Auf der Haben-Seite kann der Ioniq jedoch einen sehr niedrigen Verbrauch verbuchen: 13 kW/h auf 100 Kilometer mit hohem Autobahnanteil

ist ein Top-Wert. Anteil daran hat sicher auch der niedrige Cw-Wert von 0,24.

Die Reichweite ist bei Elektroautos das eine, wichtig ist es aber auch, die Batterie wieder flott befüllen zu können. Das ist leider die Disziplin, in der der Ioniq schwächelt: Zum einen ist die DC-Schnellladefähigkeit nur durchschnittlich. Das Auto benötigt knapp eine Stunde, um von null auf 80 Prozent aufgeladen zu werden. Das können andere Hersteller deutlich besser. Noch weniger berauschend ist die



Foto: Alexander Junk

DC-Schnellladen ist mit bis zu 70 Kilowatt über die CCS-Ladebuchse möglich.



Foto: Alexander Junk

Der Elektromotor ist wie ein herkömmlicher Verbrenner unter der Motorhaube zu finden.

Auto-Check



- Effizienter E-Antrieb
- Pralle Ausstattung
- Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis
- Durchdachte Bedienung



- Teils ruppige Fahrerassistenzsysteme
- Langsame Ladeleistung



AC-Ladefähigkeit an der heimischen Wallbox. Da der interne Lader des Autos nur eine einphasige Ladung erlaubt, muss der Ioniq über zehn Stunden an der Strippe hängen, um voll aufgeladen zu werden. Für einen Arbeitstag ist das zu lange.

Einfache Bedienung

In Sachen Ausstattung gibt es beim Ioniq hingegen nichts zu mäkeln. In der getesteten Ausstattungs-Variante „Style“ sind

eine stromsparende Wärmepumpe, ein großzügiges 10,25-Touchscreen-Display, Voll-LED-Scheinwerfer und induktives Laden des Handys mit an Bord. Auch Apple Car Play oder Android Auto lassen sich nutzen.

Der Stromer ist auch mit zahlreichen Assistenzsystemen bestückt, die teilweise jedoch über das Ziel hinausschießen. So greift der Spurhalteassistent etwas ruppig aktiv ins Geschehen ein, wenn er ein Verlassen der Spur registriert. Der adaptive

Tempomat (Adaptive Cruise Control) reagiert dagegen etwas langsam. Die Bedienung ist jedoch narrensicher: Beim Fahren gibt es nur zwei Gangstufen (Vorwärts/Rückwärts), die sich über Taster einstellen lassen (der Schaltknopf dient nur noch zur Zierde oder Handablage). Das Auto bietet zudem drei Rekuperationsstufen, mit denen die Bremsverzögerung den persönlichen Vorlieben angepasst werden kann. One-Pedal-Driving ist damit problemlos möglich. Alexander Junk

Der elegante Teilzeit-Stromer

Peugeot 508 GT Hybrid | Neben den rein batterieelektrisch angetriebenen Stromern nimmt auch der Anteil an Hybrid-Fahrzeugen immer mehr zu. Einer der jüngsten Kandidaten in unserem Test ist der neue Peugeot 508 GT Hybrid, der einen Benzinmotor mit einem E-Antrieb kombiniert. Wahlweise ist damit rein elektrisches Fahren möglich oder man kombiniert die Kraft der beiden Antriebe, um schneller vom Fleck zu kommen. Das gelingt dem Peugeot erstaunlich gut: Der Benziner bietet eine Leistung von 181 PS und bekommt noch zusätzliche 110 PS Unterstützung durch den Elektromotor. Somit wird eine Systemleistung von 225 PS und ein maximales Drehmoment von 360 Newtonmetern erreicht. Genug, um die Limousine auf 240 Kilometer pro Stunde zu beschleunigen. Im reinen E-Betrieb ist allerdings schon bei 135 Kilometern pro Stunde Schluss.



Foto: Alexander Junk

Der Peugeot 508 GT wirkt dank coupéhafter Form sehr elegant, besonders in Schwarz.

Das Cockpit des Peugeot wirkt hochwertig verarbeitet und hat den peugeottypischen Look mit dem charakteristischen Lenkrad und den typischen Bedientasten

unter dem Display. Die sind nicht gerade intuitiv bedienbar, jedoch ist das auch Gewöhnungssache. Gut gelungen ist das Soundsystem von Focal. Alexander Junk

Geringe E-Reichweite

Als Plug-in-Hybrid konzipiert, lässt sich der Peugeot auch an einer Ladesäule unterwegs oder zu Hause laden. Der 11,5 kW/h fassende Akku braucht nur rund drei Stunden an einer typischen Wallbox, bis er aufgeladen ist. Leider ist die rein elektrische Reichweite mit rund 40 Kilometern im Praxisbetrieb einen Ticken zu wenig. Wer eine etwas längere Pendelstrecke hat, kommt hier schnell an die Grenze. Dennoch reicht die Kilometerausbeute aus, damit das Auto unter die 0,5-Prozent-Versteuerung fällt.



Foto: Alexander Junk

Das Cockpit hat ein etwas eigenwilliges Design, auch die Bedienung ist wenig intuitiv.

Auto-Check



- Gute Systemleistung
- Hochwertige Verarbeitung
- Rein elektrisches Fahren möglich
- Top-Soundsystem



- Bedienung teilweise verwirrend
- Elektro-Reichweite zu gering