

## Vorstellung Hyundai Ioniq: Alternative Antriebe als Familienangelegenheit

Von Thomas Lang

**Alternative Antriebe bei Pkw führen auf dem deutschen Markt unverändert ein Mauerblümchendasein. Zum 1. Januar 2016 registrierte das Kraftfahrtbundesamt in Flensburg einen Gesamtbestand von 45 071 209 Pkw. 66,2 Prozent waren mit einem Benzinmotor, 32,2 Prozent mit einem Diesel ausgestattet. Alternativantriebe? Beinahe Fehlanzeige. Gerade 130 365 Pkw waren zu Beginn des Jahres mit einem Hybridantrieb unterwegs, 25 502 mit einem Elektromotor. Die aktuellen Vorstöße bei den alternativen Antrieben kommen zum überwiegenden Teil aus Asien. Während Nissan Marktführer bei den E-Autos ist, räumt Toyota traditionell bei den Hybriden ab. Doch nun steht auch Hyundai in den Startlöchern. Mit dem komplett neu entwickelten Ioniq bieten die Koreaner eine komplette Familie alternativer Antriebe an. Die neue Mittelklasselimousine tritt wahlweise als reines Elektro-Auto an, als Hybrid und ab 2017 auch als Plug-in-Hybrid.**

Hyundai mit seiner Tochter Kia ist der derzeit dynamischste Autokonzern der Welt. Mit 7,76 Millionen Fahrzeugen sind die Koreaner 2015 auf Platz Fünf der weltweiten Autogiganten geklettert. In Deutschland gerade einmal seit 1991 am Start, verkaufte Hyundai in den ersten sechs Monaten des Jahres 52 888 Autos und ist damit die unangefochtene Nummer 1 unter den Importeuren aus Asien. Die Dynamik des Konzerns unterstreichen aber auch die Neuentwicklungen wie der Ioniq. In Punkto Technik, Reichweite, Garantieleistung markiert der jüngste Hyundai aus dem Stand Bestwerte. Dazu zählt die Reichweite von 280 Kilometer für den Elektro, die Batterietechnik mit Lithiumionen-Polymer-Speicher für alle drei Versionen, fünf Jahre Vollgarantie und acht Jahre, beziehungsweise 200 000 Kilometer für den E-Speicher beim Elektro. Kein Wettbewerber hat da mehr zu bieten.

Bei der Formgebung des Ioniq verzichteten die Designer bei Hyundai auf ein eher polarisierende Daniel-Düsentrieb-Design a la Toyota Prius. Der 4,47 Meter lange,

kompakte Fünftürer ist modern, aber zeitlos, mit einer coupéartigen Seitenlinie gezeichnet, die betont stromlinienförmig ausfällt. Der Rekord-cW-Wert von 0,24 dient schließlich der Energieeffizienz. Elektro und Hybrid unterscheiden sich vor allem im Frontbereich. Während der Hybrid über einen klassischen Grill verfügt, ist die Front mangels Kühlluftbedarf des E-Antriebs beim Elektro geschlossen.

Auch im Innenraum meldet politisch korrekter Ökominimalismus alternativer Antriebswelten konsequent Fehlanzeige. Der Ioniq präsentiert sich unabhängig von seinem Antriebskonzept als komfortorientierte Limousine mit einer Vielzahl von Komfortoptionen: elektrischer Sitzverstellung Klimaanlage, auf Wunsch Lederpolster oder Soundsystem des Spezialisten Infinity, es darf geschwelgt werden. Die Unterschiede der Antriebsysteme unterstreichen entsprechende farbliche Applikationen der Innenausstattung von den Zierleisten bis zu den Nähten der Sitze. Der Ioniq mit E-Antrieb bietet eine kupferfarbene Ausstattung, die Hybridversion ist in Blau gehalten. Bei den Anzeigen kombiniert der Ioniq Elektro ein programmierbares zentrales digitales Instrument mit einem Achtzoll-Monitor in der Mittelkonsole für das Navisystem und die Bedienung von Klima, oder Soundsystem. Die Verbindung mit Smartphones ist sowohl für iPhones von Apple als auch mit Android-Geräten möglich. Zudem ist ein schnurloses Aufladen des Smartphones über ein Induktionsfeld in der Mittelkonsole möglich.

Zum ersten Verkosten des Ioniq lud Hyundai nach Holland. Die Topografie der Niederlande, frei von jeder nennenswerten Steigung macht es besonders für den Elektro leicht, den vollen Charme des lautlosen Antriebskonzepts auszuspielen. Dank der Reichweite, die auch in der Praxis Entfernungen deutlich über 200 Kilometer erlaubt, ist praktisch jeder Punkt des Landes zu erreichen. Der Verbrauch liegt nach Norm bei 11,5 Kilowattstunden pro 100 Kilometer, der Hybridantrieb weist einen Normverbrauch von 3,4 Liter auf 100 Kilometer auf.

Das geräuschlose Dahingleiten befördert ein Gefühl der totalen Entschleunigung. Gleichgültig, ob es durch den dichten Feierabendverkehr der Metropole Amsterdam geht, oder über die Autobahn, der Reisekomfort im Ioniq Elektro erweist sich als vorbildlich. Im Schnelllademodus lässt sich der Energiespeicher zu 80 Prozent binnen 23 Minuten neu befüllen, was letztendlich die Ladepausen auf einer längeren Strecke auf ein akzeptables Maß reduziert. Die Energiespeicher aller Ioniq-Versionen basiert auf einer neuartigen Technik, die Lithiumionen-Speichermodule mit einem Kunststoff-Polymer verbindet, das nicht nur das Gewicht auf rund 250 Kilo beim Elektro absenkt, sondern auch gegenüber der Wärmeentwicklung dieser Batterietechnik wesentlich unempfindlicher ist.

Die Variante mit Hybridmotor kennt dagegen keinerlei Einschränkungen in Punkto

Reichweite. Die Entscheidung des Herstellers die Kombination aus 1,6-Liter-Benziner mit 80 kW / 105 PS und einem 32 kW / 45 PS starken Elektromotor mit einem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe für die Kraftübertragung zu kombinieren, erweist sich als wesentlich praxisfreundlichere Lösung als das stufenlose Getriebe beim Toyota Prius, das dem Ottomotor beim Beschleunigen wesentlich höhere Drehzahlen abfordert und damit lauter und unkomfortabler ist.

Ob Elektro oder Hybrid, die Sicherheitsausstattung des Ioniq lässt keine Wünsche offen. Assistenzsysteme wie Spurhalteassistent oder ein programmierbarer Abstandswarner, der im Bedarfsfall die Limousine bis zum Stillstand abbremst, sind serienmäßig an Bord.

Mit dem Ioniq startet der Hersteller eine regelrechte Offensive bei den alternativen Antrieben. Bis 2020 will Hyundai 22 neue Modellvarianten mit E-, Hybrid- und Brennstoffzellenantrieb auf den Markt bringen.

Im Jahr des 25. Geburtstags auf dem deutschen Markt führen die Koreaner den Ioniq im Herbst ein. Die Auslieferung des Elektro beginnt zum 1. Oktober, der Hybrid folgt einen Monat später. Der Ioniq Plug-in-Hybrid tritt 2017 an. Die Preisliste für den Hybrid beginnt bei 33 900 Euro. Hyundai hält für alle Antriebsarten drei Ausstattungslinien und acht Außenfarben bereit. Der Elektro startet bei 33 300 Euro, wobei Hyundai damit das komplette Fahrzeug einschließlich Batterie anbietet und bewusst auf das Miet-Modell des Energiespeichers wie Nissan verzichtet. Mit der seit 2. Juli offiziell beschlossenen Förderung von E-Autos in Höhe von 4000 Euro reduziert sich die Anschaffung eines Ioniq Elektro auf letztendlich 29 300 Euro. Wenn im kommenden Jahr die komplette Palette aller drei Antriebsvarianten zur Verfügung steht, plant Hyundai recht konservativ einen Absatz von 2000 Ioniq pro Jahr. Es dürfen Wetten angenommen werden, dass es mehr werden, denn der Ioniq ist ein uneingeschränkt rundes Auto, das eigentlich nur überzeugende Argumente für ein Umsteigen auf alternative Antriebe liefert. (ampnet/tl)

#### Technische Daten Hyundai Ioniq Elektro (Hybrid)

Länge, Breite, Höhe (m): 4,47, 2,82, 1,45

Radstand (m): 2,7

Motor: Permanent angeregter Synchronmotor (Reihen-Vierzylinder, E-Motor)

Hubraum (ccm): - (1580)

Leistung: 88 kW / 120 PS (80 kW / 105 PS bei 6500 U/min, E-Motor: 32 kW / 45 PS)

Systemleistung Hybridantrieb: 104 kW / 141 PS

Max. Drehmoment: 295 Nm ab 0 U/min (147 bei 4000/min)

Kraftübertragung: - (Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h (s): 9,9 (10,8)

Höchstgeschwindigkeit (km/h): 165 (185)

Durchschnittsverbrauch auf 100 km (kW/h / l): 11,5 / 3,4

CO2-Emissionen (g/km): 0 (79)

Euro 6

Effizienzklasse: A (A)

Gepäckraumvolumen min./max(l): 350/1410 (443/1505)

Leergewicht (kg): 1420 (1370)

Zuladung (kg): 460 (500)

Batteriekapazität (kW/h)/Tankvolumen (l): 28/45

Preis: ab 33 300 Euro (ab 23 900 Euro)

## Bilder zum Artikel

---



Hyundai Ioniq Hybrid.

---



Hyundai Ioniq Electric.

---



Hyundai Ioniq Electric.

---



Hyundai Ioniq Electric.

---



Hyundai Ioniq Hybrid.

---



Hyundai Ioniq Hybrid.

---



Hyundai Ioniq Hybrid.

---



Hyundai Ioniq Electric.

---



Hyundai Ioniq Electric.

---



Hyundai Ioniq Electric.



Hyundai Ioniq Electric.



Hyundai Ioniq Electric.

---



Hyundai Ioniq Hybrid.

---



Hyundai Ioniq Electric.

---



Hyundai Ioniq Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe.

---