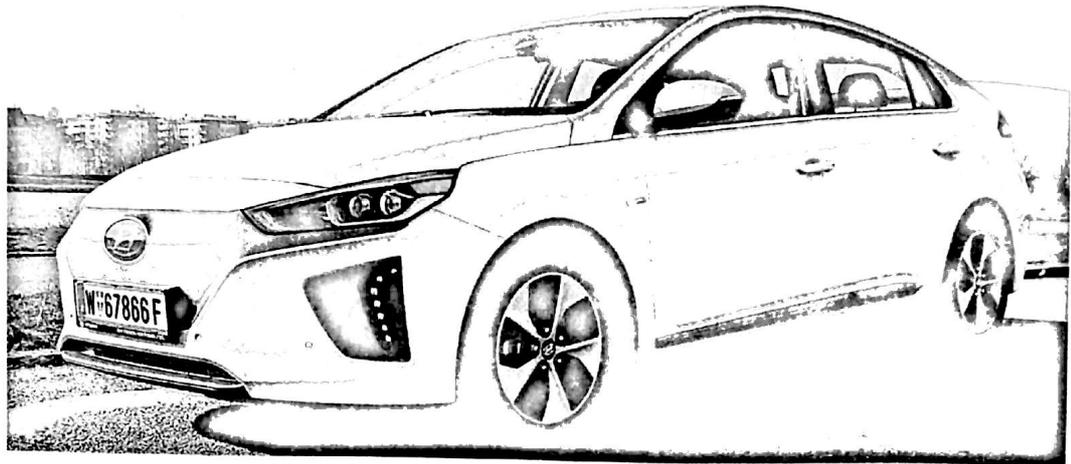


Fotos: Stefan Burgstaller



Der glatte Grill ver-rät den Hyundai Ioniq Elektro, der auch mit CCS-Stecker geladen werden kann. Dann sind die Akkus binnen 23 Minuten zu 80 Prozent voll. In unserem Test reichte das für rund 140 km.



**D**er Grill macht den Unterschied. Beim Essen. Ob es rauchig schmecken soll oder nicht. Ebenso beim Hyundai Ioniq. Als Hybrid erkennbar am Gitter-Grill, inklusive Benzin-Motor natürlich etwas rauchig. Oder als reines Elektro-Auto mit glatter Front, komplett rauchfrei.

Die Koreaner versprechen 280 km Reichweite laut Norm. Doch abseits der Messrolle und bei Temperaturen um den Gefrierpunkt spuckte die Anzeige bei vollgeladenen 28-kWh-Lithium-Polymer-Akkus (darauf gibt es 8 Jahre bzw. 200.000 km Garantie) bloß 171 km aus.

**Plus/Minus**

**+** Reichweiten-Anzeige des Bordcomputers ist realistischer als Norm-Angabe; vier Rekuperationsstufen inklusive „Segeln“; dank CCS-Stecker in 23 Minuten zu 80% geladen; Heizung braucht mit optionaler Wärmepumpe kaum Strom; stattliche 350 Liter Kofferraumvolumen.

**-** gefühllose Lenkung; optionales LED-Abblendlicht, aber schwaches Halogen-Fernlicht.

# Schmackhaft

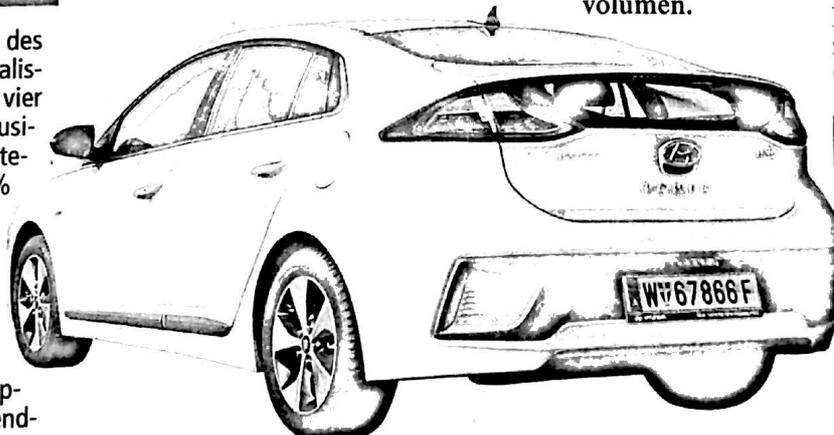
**Der Hyundai Ioniq Elektro knausert beim Strom – dafür ist er bei der Reichweite großzügiger**

Immerhin: Der Ioniq ist ehrlich. Der Reichweiten-Angabe kann man bis auf den letzten Meter trauen, erst ab 125 km/h purzeln die Kilometer rapide. Und immerhin ist dank 120 PS Tempo 165 drinnen. Die Stärke der Rekuperation kann man mittels Lenkrad-Wippen vierstufig vorgeben, bei null Widerstand „segelt“ der Hyundai.

Das Fahrwerk ist auf der straffen Seite, nicht unkomfortabel, aber kurze Schläge

mag es nicht; die Lenkung wirkt dafür gefühllos.

Das erinnert an den kompakten Bruder i30, wie auch die Assistenten (Abstands-tempomat, Querverkehrswarner etc.) und das Cockpit. Abgesehen von ein paar Schaltern in der Tür regieren Kunststoffe auf europäischem Niveau, alles übersichtlich geordnet. Und weil die Akkus unter der Rückbank sitzen, gibt's 350 Liter (395 im i30) Kofferraumvolumen.



Die Stufe im Heck erinnert an den Toyota Prius, hier ist die Kampfansage von Hyundai. Als reines Elektro-Auto mit 350 Liter Kofferraum.

Apropos Laden: Der Ioniq beherrscht auch CCS-Ladung (Gleich- und Wechselstrom), ist damit in rund 23 Minuten zu 80 Prozent geladen. Da kann man beim Fahren auch ruhig einheizen, ohne wegen der Reichweite schwitzen zu müssen. Vor allem wenn man sich die optionale Wärmepumpe für 1200 Euro geleistet hat – ist die gewünschte Temperatur erreicht, werden bloß 0,5 kWh zusätzlich vom Akkustand „geknabbert“. Ganz schön knausrig.

Und der Preis? Ab 33.900 Euro, davon kann man im Optimalfall noch die neuen Förderungen abziehen. Klingt fair für rund 200 Kilometer „echte“ Reichweite. So beginnt die E-Mobilität langsam immer mehr Leuten zu schmecken. Auch ohne Gitter-Grill...

**AUTO-Biografie**

**Hyundai Ioniq Elektro**

Antrieb: Permanent-Synchronmotor; 88 kW/120 PS bei 2730–9800/min., 295 Nm bei 0–3008/min; Lithium-Ionen-Polymer-Batterie, 28 kWh; 165 km/h; 9,9 sec.; Vorderrad-antrieb; einstufiges Automatikgetriebe.

Abmessungen und Gewicht: Länge/Breite/Höhe in mm: 4470/1820/1450; Eigengewicht: 1475 kg; Kofferraumvolumen: 350 Liter; Wendekreis: 10,6 Meter.

Reichweite (lt. Werk): 280 Kilometer. Neupreis: ab EUR 33.990,- (Testwagen inkl. LED-Scheinwerfer, Regensensor, Wärmepumpe, Sitzheizung etc. um 38.740,-).

VIA