



## FAHRBERICHT

VON JÜRGEN GROSCHKE

**Das fällt auf** Hyundai hat seine Ioniq-Serie um ein rein elektrisch angetriebenes Modell erweitert. Nachdem ein Hybrid den Auftakt machte, ist nun der Ioniq Elektro am Start. Noch in diesem Jahr soll ein Plug-in-Hybrid das koreanische Trio komplettieren. Dass man durchaus ein bisschen stolz darauf ist, drückt Hyundai schon durch den Namen aus: „Ion“ stehe für ein elektrisch geladenes Atom, „Iq“ komme vom englischen unique, also einmalig. Der Mittelklassewagen mit geräumigem Kofferraum sieht aus wie andere seiner Klasse auch und fällt nicht als plumpe Batteriekiste aus dem Rahmen. Bedien- und Sitzkomfort stellen zufrieden. Die Anzeigen im Cockpit bieten zuverlässig viele nützliche Informationen wie zur Reichweite, der voraussichtlichen Ladezeit oder den nächstgelegenen Stromzapfsäulen.

**So fährt er sich** Dem Elektro-Neuling fällt die überraschend einfache Bedienbarkeit auf. Es ändert sich eigentlich gar nichts gegenüber einem herkömmlichen Automatikwagen. Im Gegenteil: Das Auto fährt butterweich und trotzdem dynamisch, beschleunigt ordentlich und in einem Zug (ohne die sonst manchmal spürbare Übersetzung). Im Test reichte die Batterieladung für rund 220 Kilometer. Die maximale Reichweite beträgt laut Herstellerangaben 280 Kilometer. Fürs Schnellladen muss man bis zu einer halben Stunde einkalkulieren. Fahrassistenten wie zum Beispiel ein Notbremsassistent unterstützen sinnvoll den Fahrer. **Das kostet er** Die Elektro-Serie des Hyundai Ioniq startet mit dem Modell „Trend“ bei 33.300 Euro und reicht bis zur Premium-Variante

für 38.000 Euro. Damit liegt der Wagen deutlich über der Hybrid-Serie (ab 23.900 bis 30.270 Euro), aber der Käufer kann vom Preis noch die E-Auto-Prämie von 4000 Euro abziehen. Getestet wurde von uns die Version „Style“ (Grundpreis 35.500 Euro, plus 500 Euro für die Metallic-/Mineraleffektlackierung). **Für den ist er gemacht** Wer gerne komfortabel fährt, oft im Stadtverkehr unterwegs ist – häufiges Bremsen verlängert die Laufzeit – und seine Fahrten strategisch planen kann, zum Beispiel zur Ladestation am Arbeitsplatz, der findet in dem Elektroauto ein probates Fortbewegungsmittel. Und kann zudem mit gutem Umweltgewissen fahren.

Dieser Wagen wurde der Redaktion zu Testzwecken von Hyundai zur Verfügung gestellt.

## Hyundai Ioniq Elektro

Leistung 88 kW/120 PS

0-100 km/h 10,2 Sekunden

max. Geschwindigkeit 165 km/h

Länge 4,47 Meter

Breite 1,82 Meter

Höhe 1,45 Meter

Radstand 2,70 Meter

Kofferraum 350-1410 Liter

Testverbrauch 12,1 kWh/100 km

Max. Reichweite 280 km

CO<sub>2</sub>-Ausstoß 0 g/km

Testwagen-Preis 36.000 Euro

---

### ZAHLEN UND FAKTEN

---

### Mit Strom fährt sich's besser