

Der Hyundai IONIQ ist zur Modellfamilie geworden: Nach Hybrid- und rein batteriebetriebenem Elektro-Modell ist nun auch der **Hyundai IONIQ Plug-in-Hybrid** erhältlich. Was die jüngste Ausgabe des umweltfreundlichen Trios auszeichnet, worin sich die Technik unterscheidet und wo die besonderen Stärken liegen, klärt das Hyundai Magazin auf einer Fahrt von Hamburg entlang der Ostsee nach Berlin.

Früher, sagen ja manche Menschen, wäre alles viel einfacher gewesen. Beim Autokauf zum Beispiel ging es nach der Wahl des richtigen Modells allenfalls noch um die Grundsatzfrage, ob der Neue mit Benzin- oder Dieselmotor vorfährt. CO₂-Emissionen, Feinstaubbelastung, Klimaschutz – alles Aspekte, die keine Rolle spielten. Das sieht 2017 ganz anders aus: Autos müssen sauberer werden, schreibt der Gesetzgeber seit geraumer Zeit vor, und so steht die Fahrzeugbranche längst an der Schwelle zur Elektromobilität. Beispiel Hyundai: Neben Althergebrachtem gibt es den IONIQ Hybrid, bei dem sich Verbrenner und Elektromotor die Arbeit teilen, reinen Elektroantrieb und sogar das weltweit erste in Serie gefertigte Brennstoffzellenfahrzeug, den ix35 Fuel Cell. Seit kurzem ist der IONIQ Plug-in-Hybrid mit einer Systemleistung von 104 kW (141 PS) ebenfalls erhältlich. Ist es diese Vielfalt, die die eingangs erwähnten Zeitgenossen an vergangene Zeiten denken lassen?

Zumindest steigen die Chancen, exakt das Auto zu finden, das ins eigene Mobilitätskonzept passt. Die dritte Antriebsvariante des IONIQ zum Beispiel ist ein wahrer Brückenbauer, der Altes und Neues zu verbinden weiß; ein Multitalent, das bestens in die Zeit passt, weil es den Umstieg auf die E-Mobilität möglich macht, ohne auf die für viele Autofahrer noch unersetzlichen Vorzüge bewährter Lösungen verzichten zu müssen.

„To plug in“ ist das englische Verb für einstecken oder einstöpseln. Und damit ist das wichtigste Unterscheidungsmerkmal zum herkömmlichen Hybrid, dessen Batterien vor allem beim Bremsen und im Schubbetrieb geladen werden, schon genannt: Der IONIQ Plug-in-Hybrid verfügt über einen Ladeanschluss, mit dem seine Akkus auch an der Steckdose mit Strom versorgt werden können. Der Vorteil: Während beim Hybridmodell die 1,56 kWh großen Batterien einige wenige Kilometer reinen Strombetrieb ermöglichen und kontinuierlich den Verbrennungsmotor entlasten, machen die Speicher des Plug-in-Hybrid dank auf 8,9 kWh vergrößerter Kapazität bis zu 63 Kilometer rein elektrische, abgasfreie und klimafreundliche Fortbewegung möglich.

Für die Praxis bedeutet dies: In der Stadt zum Beispiel, wo die Strecken kurz und die nächste Steckdose nicht weit ist, lässt sich der IONIQ Plug-in-Hybrid mit Elektrizität fortbewegen – 45 kW (61 PS) Leistung stellt das E-Aggregat bereit. Auf längeren Strecken über Land dagegen, wo der Strom knapp, das Tankstellennetz aber gut ausgebaut ist, schlägt im Hybridmodus die Stunde des 1,6-Liter-Benzindirekteinspritzers mit 77 kW (105 PS). Eine gute Kombination für alle diejenigen, die Emissionen in der Stadt vermeiden, aber regelmäßig auf Tour gehen wollen.

Das bleibt: Top-Ausstattung und viele Assistenten auch im Plug-in

So wie das Hyundai Magazin auf dem über 400 Kilometer weiten Weg von Hamburg nach Berlin, vorbei an der Ostsee und unterwegs auf den Landstraßen durch die mecklenburgische Schweiz und das Großseenland rund um die Müritz. An Bord des innovativen Hyundai Modells ist alles gut bekannt. Das gediegene Interieur, das üppige Platzangebot, die umfangreiche Serienausstattung und die vielen Assistenzsysteme wie Front-

kollisionswarner und Notbremsassistent mit Fußgängererkennung weichen nicht von den übrigen IONIQ-Modellen ab. Beim Blick auf die rund um den Wählhebel des 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebes positionierten Schalter fällt jedoch eine Taste mit der Aufschrift „HEV“ ins Auge. Sie ist eine Spezialität des IONIQ Plug-in: Das Kürzel steht für Hybrid Electric Vehicle. Ist der Schalter aktiviert, fährt der IONIQ immer im Hybrid-Modus, also nicht rein elektrisch. So können sich die Fahrer ihren Stromvorrat quasi einteilen und für später aufbewahren.

Das überzeugt: Im Alltag in der City ist der Neuling als Stromer auf Tour

Eine Eigenschaft, die unterwegs in der Hauptstadt noch eine Rolle spielen wird. Jetzt gleitet der weiße Hyundai mit voll geladenen Akkus in Hamburg als Elektroauto durch den Verkehr. Nur mit der Energie aus den im Wagenboden untergebrachten Batterien ist er auf einer kleinen Stadtrundfahrt unterwegs, kommt an Landungsbrücken und Speicherstadt vorbei und steuert das neue Wahrzeichen der Hansestadt, die Elbphilharmonie in der Hafen-City, an. An Bord des IONIQ bleibt es dabei angenehm still: Nur vom leisen Abrollgeräusch der Räder begleitet, rollt der Fronttriebler ganz entspannt durch den großstädtischen Verkehr. Was nicht heißt, dass er nicht schneller könnte: Wie bei Elektroautos üblich, steht das gesamte Drehmoment des Motors vom Start weg zur Verfügung. Ein kräftiger Tritt aufs Gaspedal, und der automobiler Zwitter sprintet dank 170 Newtonmetern spurtstark davon.

Der IONIQ Plug-in-Hybrid steuert die Autobahn Richtung Lübeck und Rostock an. Mehr als 25 Kilometer Stadtverkehr liegen hinter

Wechsel- held on Tour

TEXT_Lukas Brauch
FOTOS_Wolfgang Groeger-Meier



Typisch Hyundai IONIQ:
Äußerlich unterscheidet
sich der Neuling mit
Ladefunktion durch
seine 16 Zoll großen
Leichtmetallfelgen vom
Hybrid-Modell. Dafür hat
das Navigationssystem
neue Fähigkeiten – es
analysiert den voraus
liegenden Streckenverlauf
und gibt dem Fahrer
Hinweise, wann er
frühzeitig vom Gas gehen
kann, um zu sparen



Meinungen der Medien

Auto Zeitung

ECHTE ALTERNATIVE

Dank der sehr gelungenen Antriebseinheit, der dadurch angenehm niedrigen Verbräuche sowie der im Hybridmodus großen Gesamtreichweite ist der neue Hyundai IONIQ Plug-in-Hybrid eine echte Alternative zu aktuellen Dieselmotoren.

auto motor und sport

ANGENEHMER BEGLEITER

Wichtiger ist jedoch die größere Kapazität des Lithium-Polymer-Akkus von 8,9 kWh, womit der IONIQ auf der Testrunde 54 Kilometer weit rein elektrisch fährt. Danach schaltet sich trotz Restkapazität der Verbrenner zu. Das Zusammenspiel beider Antriebe klappt im Alltag harmonisch und unauffällig. In der Stadt ist der E-Modus erste Wahl und völlig ausreichend. Selbst auf langen Strecken entpuppt sich der IONIQ als angenehmer Begleiter, denn trotz seiner komfortablen Fahrwerksabstimmung gerät der Aufbau kaum ins Wanken. Zudem regelt der adaptive Abstandstempomat sehr fein.

ihm, die ganz ohne Mithilfe des Ottomotors absolviert wurden. Trotzdem zeigt die Batteriereserve immer noch mehr als 50 Prozent an. Genug, um am Zielort in Berlin als E-Mobil erneut auf Sightseeingtour zu gehen. Der Wagen beschleunigt bis auf 100 km/h, mit rein elektrischem Antrieb sind 130 km/h möglich. Doch der Strom soll nicht auf der Autobahn verloren gehen – ein Druck auf die HEV-Taste sorgt dafür, dass der Benzinmotor nahezu unmerklich den Vortrieb übernimmt. Später auf den Landstraßen Mecklenburg-Vorpommerns und Brandenburgs, wenn es durch Ortschaften mal mit Tempo 50, an Feldern und Wäldern vorbei aber mit 100 km/h vorangeht, greift der E-Motor beim Beschleunigen wieder ein, um Benzin zu sparen. Die Energie dafür holt er sich bei jedem Bremsvorgang wieder zurück, so dass sich der Akkuvorrat nur langsam leert.

Über die A10 und die A111 nähert sich der IONIQ Berlin. Der Tankinhalt ist nicht einmal auf die Hälfte abgesunken. Dennoch ist es Zeit, die HEV-Taste aus- und wieder auf reinen E-Antrieb umzuschalten. Von West nach Ost stromert der IONIQ Plug-in-Hybrid nun auch an der Spree ganz ohne Emissionen quer durch die Stadt.

Das Resümee: Selbst wenn es zwischendurch für viele hundert Kilometer über Land gehen soll, meistert der IONIQ Plug-in-Hybrid in der Stadt und in Ballungsräumen problemlos den Umstieg auf die abgasfreie E-Mobilität. Ist eigentlich ganz einfach. ►►



Ausstattung IONIQ Plug-in-Hybrid

- Trend (Auszüge)**

 - 7 Airbags
 - Frontkollisionswarner, autonomer Notbremsassistent
 - Geschwindigkeitsregelanlage mit Abstandsregelung
 - Aktiver Spurhalteassistent
 - LED-Tagfahrlicht
 - Außenspiegel elektrisch verstell- und beheizbar
 - Rückfahrkamera
 - Einparkhilfe hinten
 - Audiosystem mit DAB-Radio, Bluetooth-Freisprech-einrichtung, Musikstreaming
 - Klimaautomatik
 - 16-Zoll-Leichtmetallfelgen
 - ICCB-Ladekabel
 - Unverbindliche Preisempfehlung: ab 29.900 Euro
- Radio-Navigationssystem mit 8-Zoll-Monitor, Eco-Driving-Assistant System ECO-DAS, Android Auto und Apple CarPlay
 - Digitalinstrumente mit 7,0-Zoll-Display für Bordcomputer
 - Innenspiegel automatisch abblendend
 - Regensensor
 - Lenkrad beheizbar
 - Kabelloses Ladesystem für mobile Endgeräte
 - Typ-2-Ladekabel
 - Unverbindliche Preisempfehlung: ab 33.250 Euro
- Style zusätzlich (Auszüge)**

 - LED-Scheinwerfer
 - LED-Rückleuchten
 - Außenspiegel elektrisch anklappbar
 - Smart-Key-System
- Premium zusätzlich (Auszüge)**

 - Totwinkel-Assistent
 - Querverkehrswarner hinten
 - Einparkhilfe vorne und hinten
 - Sitzpolster in Leder
 - Fahrersitz elektrisch verstellbar, mit Memory-Funktion
 - Vordersitze belüftet
 - Sitzheizung vorne und hinten
 - Unverbindliche Preisempfehlung: ab 35.750 Euro

Technische Daten IONIQ Plug-in-Hybrid

Verbrennungsmotor	
Hubraum [ccm]	1.580
Leistung [kW (PS)]	77 (105)
Max. Drehmoment [Nm]	147
Elektromotor	
Leistung [kW (PS)]	45 (61)
Max. Drehmoment [Nm]	170
Systemleistung	
Leistung [kW (PS)]	104 (141)
Max. Drehmoment [Nm]	265
Doppelkupplungsgetriebe	6-Gang
Batterie	
Batterietyp	Lithium-Polymer
Batteriekapazität [kWh]	8,9
Ladedauer 3,3-kW-Ladestation (230 V)	
0-100 % [h]	ca. 2:15
Leistung und Verbrauch	
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178
Beschleunigung 0-100 km/h [sec]	10,6
Kraftstoffverbrauch, kombiniert [l/100 km]	1,1
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	26
CO ₂ -Effizienzklasse	A+
Reichweite E-Antrieb [km]	maximal 63



Weitere Informationen
zum Hyundai IONIQ Plug-in-Hybrid:
[www.hyundai.de/Modelle/
IONIQ-Plug-in-Hybrid.html](http://www.hyundai.de/Modelle/IONIQ-Plug-in-Hybrid.html)



Zeit für eine Pause: Nach
spätestens 63 Kilometern
muss der Plug-in für zwei
Stunden und 15 Minuten
an die Ladestation. Dann
geht es abgasfrei weiter –
dank Drive Mode auch
besonders dynamisch.
Im Sport-Modus wechseln
Schaltcharakteristik und
Instrumentenanzeige

