

Unter Strom

Den Ioniq bietet Hyundai nur elektrifiziert an – der Test klärt, ob man zum Stromer oder Hybriden greifen soll.

VON GREGOR SOLLER

Hyundai Ioniq
Elektro
— **VERSUS** —
Hyundai Ioniq
Hybrid

Den Ioniq hat Hyundai klar als dezente Alternative zum optisch gewöhnungsbedürftigen Toyota Prius positioniert, der nur als Hybrid oder Plug-in-Hybrid angeboten wird. Der Ioniq startete als Hybrid und Elektriker, der Plug-in-Hybrid folgte jetzt nach.

Optisch unterscheiden sich die Zwillinge im vernünftigen einstigen Mittelklassemaß von 4,47 Meter Außenlänge nur an der Kühlerblende, die beim Stromer komplett geschlossen ist.

Innen ersetzen beim Stromer drei Bedientasten den klassischen Wählhebel des Hybriden und bei den Instrumenten gibt es Unterschiede im Detail. Ansonsten lassen sich beide intuitiv bedienen, zumal Hyundai hier weitgehend auf die Touch- und Wischorgien smarter Oberflächen verzichtet und zahlreiche Basics noch mit Dreh- und Drücktastern steuert, die durch einige Lenkradtaster ergänzt werden. Damit holt

Bilder: G. Soller



der immer alternativ motorisierte Ioniq auch das konservative Publikum ab.

Beide Modelle bieten ordentlich Platz für Familien mit Gepäck, wenngleich man bei großen Urlauben ein bisschen sparsam packen muss, zumal auch die Zuladung mit 300 Kilogramm nicht arg üppig ausfällt. Und zumindest in Deutschland und Großbritannien ohnehin eine Kombi-Version bevorzugt würde, wenn es sie denn gäbe – doch wie gesagt: Package und Bedienung hat Hyundai exakt ins Zentrum aller Bedürfnisse ausgemittelt.

Also Startknopf gedrückt, beim Hybrid Wählhebel in Position D gezogen und man hört – wie beim Stromer, bei dem man stattdessen den „D-Taster“ drückt – nichts. Das bleibt auch beim Beschleunigen der Elektroversion so, während sich der Hybrid bald den Verbrenner als Verstärkung hinzuholt, der die leise Beschleunigung wie beim Toyota Prius akustisch jäh unter-

Klare Armaturentafel, Unterschiede bei Instrumentierung und Schaltung.



bricht. Allerdings portioniert der 1,6-Liter-Direkteinspritzer-Benziner seine Kraft über ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, wo beim Toyota die stufenlose CVT-Automatik den Motor in hohe Drehzahlregionen schickt und das macht das Fahren mit dem Ioniq Hybrid angenehm.

Leider verbittet sich der Ioniq Hybrid manuelle Eingriffe in sein Management

und versucht die Batterie immer im idealen Ladezustand, also gut mittelvoll, zu halten. Was dazu führt, dass man sehr oft im Verbrennermodus unterwegs ist, damit aber günstige Realverbräuche von unter fünf Litern erzielen kann. Denn die E-Maschine unterstützt den sanften Gasfuß nach Kräften. Das lernt man vor allem in der Stadt zu schätzen, wo Ver-

