



Meister aller Klassen

Der Hyundai Ioniq Elektro machte auf keiner Höhe schlapp, die Reichweite macht ihn mit CCS-Schnellladung touren-tauglich.

Hyundai Ioniq ist der Volks-Tesla

Der Hyundai Ioniq Elektro hat durchaus das Zeug, dem Modell 3 von Tesla die Stirn zu bieten.

WIEN. Wir hatten uns auf den Hyundai Ioniq in der Elektroversion – es gibt ihn auch als Plug-In- und in der Hybrid-Variante – schon ordentlich gefreut. Immerhin ist er bei Stromfahrern seit seinem Marktstart im Gespräch und wird auf allen Foren heftig diskutiert.

Der Markt in diesem Segment bei den Stromern ist schon relativ dicht besetzt. Als dann die Fachzeitschrift *Auto Bild* und der unabhängige Marktbeobachter Eurotax Schwacke den Hyundai Ioniq Elektro zum „Wertmeister 2017“ in der Klasse Elektrofahrzeug kürten, kannte unsere Neugier keine Grenzen.

Oberklasse-Feeling

Und wir wurden rundherum nicht enttäuscht: Schon die gefällige Form überzeugte die Damen des Hauses, und das Platz nehmen in einem Fahrzeug, das mit Attributen ausgestattet ist, die sonst nur der Oberklasse

vorbehalten sind, sorgte für totale Begeisterung. Vom elektrischen Fahrersitz, LED-Scheinwerfern, Infinity-Soundsystem, Lederlenkrad, Regen- und Lichtsensor bis zu dem in unseren Augen besten GPS-Display in seiner Klasse, das aus jeder Distanz im Fahrzeug bestens ablesbar ist, fehlt diesem Fahrzeug absolut nichts. Der Gang wird per Knopfdruck eingelegt, Schaltwippen hinter dem Lenkrad regeln die Rekuperationsstärke.

Drohungen des Autopiloten

Die Autopiloten-Funktion, die dem von Tesla sehr ähnelt, sorgte für helle Freude. Wenn der Abstandshalter eingestellt ist, bremst das Fahrzeug auch bis zum totalen Stillstand ab, um dann wieder automatisch loszufahren, wenn sich das Fahrzeug vor einem wieder in Bewegung setzt. Kombiniert mit dem Spurhalteassistenten und dem Tempomat, erleichtert das die Ar-

beit des Fahrers ungemein. Die meisten, die das einmal erleben durften, wollen es nicht mehr missen. Wer allerdings die Pfoten zu lange vom Lenkrad entfernt, dem droht die komplette Abschaltung des Systems. Ob es tatsächlich dazu gekommen wäre, wagten wir nicht zu testen ...

Die Angst vorm Liegenbleiben, die vielen den Umstieg von einem Verbrenner auf ein Elektrofahrzeug erschwerte, ist beim Hyundai Ioniq völlig unbegründet. Er hat einen Normreichweite von 280 km, wir schafften problemlos 240, und das bei nur 26 kWh Batterieleistung – der aerodynamischen Flachbauweise, auf die auch Tesla setzt, sei Dank.

Hervorragende Reichweiten

Von den unendlichen Weiten des Marchfelds ging's rund um den Neusiedlersee – in einem Zug, kein Problem. Auftanken in Ei-

senstadt wäre eigentlich nicht nötig gewesen, aber angesichts der Tour, die uns auf den Semmering führen sollte, waren wir doch vorsichtig. Dort oben haben wir vorsichtshalber wieder nachgeladen, obwohl der Ioniq noch keinen Hunger auf frischen Strom hatte, weil das Fahrzeug bergab ordentlich rekuperiert. Und so fuhren wir von Schottwien nonstop zurück ins flache Land.

Vom Urlaubsort im ungarischen Gemenc-Wald südlich vom Plattensee bis zurück nach Wien war auch nur eine einzige Aufladung – mit CCS-Stecker übrigens, das Fahrzeug verträgt auch den Typ2-Stecker – nötig.

Die abgrundartigen Schlaglöcher – da hat Viktor Orban noch ordentlich Handlungsbedarf, bevor er Ungarn, wie von ihm vollmundig angekündigt, zur führenden Nation Europas macht – auf der magyarischen M1 rund um Budapest schluckte der Ioniq ohne Murren.

Kofferraum könnte größer sein

Der Kofferraum ist nicht allzu großzügig bemessen, weil die Techniker dort die Batterie untergebracht haben. Trotzdem konnte problemlos alles für einen Ungarn-Trip für drei Personen eingepackt werden.

In Summe: Tesla-Fahrspaß mit heftiger Beschleunigung und ordentlich Luxus für deutlich weniger Geld. (rk)