

New Hyundai IONIQ hybrid

New Hyundai IONIQ plug-in



Medieninformation

November 2019

Schweiz

INHALT

01	Auf einen Blick: Die wichtigsten Eigenschaften des New Hyundai IONIQ hybrid und New Hyundai IONIQ plug-in	3
02	Einleitung: Facelift mit mehr Sicherheit und mehr Konnektivität	4
03	Konzept überzeugt vielfach: IONIQ speziell für alternative Antriebe entwickelt	5
04	Direkteinspritzer arbeitet effizient: Atkinson-Benziner ist sparsam unterwegs	6
05	Auftritt bleibt markant: Frontpartie im neuen Look.....	7
06	IONIQ macht Platz: Dank guter Raumökonomie kommt die ganze Familie unter	7
07	Sicherheit geht vor: Verbesserte Assistenzsysteme bieten mehr Funktionsumfang	9
08	Zeitgewinn kann helfen: eCall ruft bei Unfall automatisch Rettungskräfte	9
09	Neu strukturiert: noch mehr Sicherheit und drei Ausstattungsversionen	10
10	Erfolgreich absolviert: Fünf Sterne im EuroNCAP-Crashtest.....	12
11	Verlässlichkeit zugesagt: Fünf Jahre Garantie für unbeschwerte Mobilität	13
12	Technische Daten.....	14

01 Auf einen Blick: New Hyundai IONIQ hybrid und New Hyundai IONIQ plug-in

- Facelift: Kompakwagen-Baureihe Hyundai IONIQ in vielen Bereichen weiterentwickelt
- Mehr Sicherheit, mehr Konnektivität, mehr Komfort prägen Modellüberarbeitung
- Modifikationen an Frontpartie sind augenfälligstes Merkmal
- Neuer Armaturenräger verbessert Ergonomie und Bedienbarkeit
- Neue Ausstattungsstruktur: Drei Ausstattungsversionen **Origo, Amplia und Vertex** bieten eine übersichtliches Angebot
- Serienmässiger autonomer Notbremsassistent erkennt neben Fussgängern jetzt auch Radfahrer
- Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Abstandsregelung und Stopp-Funktion verfügbar
- Radio-Navigationssystem bekommt 10,25 Zoll grosses Touchscreen-Display – eCall hält Einzug

02 Einleitung: Facelift mit mehr Sicherheit und mehr Konnektivität

Bereits seit knapp drei Jahren macht die fünftürige Fließhecklimousine umweltfreundliche Mobilität für Jedermann erschwinglich. Im Angebot stehen – und das ist einzigartig – drei unterschiedliche alternative Antriebssysteme als Hybrid, Plug-in-Hybrid und mit 100% elektrischem Antrieb (hybrid, plug-in, electric).

Der New IONIQ hybrid und der New IONIQ plug-in verbinden die Vorteile des effizienten Benzin-Direkeinspritzers 1.6 Atkinson GDi (77.2 kW/105 PS, 147 Nm) mit dem starken Permanentmagnet-Elektromotor (hybrid = 32 kW/43.5 PS, 170 Nm, plug-in = 44.5 kW/60.5 PS, 170 Nm). Daraus resultieren eine Systemleistung von 104 kW (141 PS) und ein maximales Drehmoment von 265 Nm.

Im **New IONIQ hybrid** liegt damit der durchschnittliche Verbrauch bei 4,2 l/100 km bei CO₂-Emissionen von 97 g/km.

Im **New IONIQ plug-in** beträgt der durchschnittliche Verbrauch auf 100 km 1,1 l Treibstoff (Benzin) und 10,3 kWh bei einer elektrischen Reichweite von 63 km. Das ergibt ein Benzinäquivalent von 2,2 l/100 km und CO₂-Emissionen von 26 g/km. Beide Modelle erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-TEMP und die Anforderungen an die Energieeffizienz-Kategorie A.

Auch äusserlich präsentieren sich der New IONIQ hybrid und plug-in deutlich sichtbar modernisiert. Die hocheffizienten Limousinen erhalten eine überarbeitete Frontpartie, charakterisiert durch die neue Gestaltung der Frontscheinwerfer und der geschlossenen Frontblende, sowie neu gestaltete Leichtmetallfelgen (15- und 17-Zoll für den New IONIQ hybrid, 16-Zoll für den New IONIQ plug-in). Die dynamischen Fließhecklinien prägen weiterhin das Erscheinungsbild der modernen Limousine.

Auch den Innenraum hat Hyundai deutlich aufgewertet, mit dem neuen Touchscreen-Display in der Mittelkonsole, das jetzt buchstäblich herausragt. Der Bildschirm der serienmässigen Audioanlage misst in der Diagonale acht Zoll, beim Radio-Navigationssystem erreicht der Monitor 10,25 Zoll Grösse. Hinzu kommt auch das automatische Notrufsystem eCall.

03 Konzept überzeugt vielfach: IONIQ speziell für alternative Antriebe entwickelt

Der New IONIQ hybrid und der New IONIQ plug-in behalten auch weiterhin viele typische Eigenschaften bei. Während der gesamten Entwicklung des IONIQ arbeiteten die Hyundai Ingenieure und Designer Hand in Hand – mit dem Resultat, dass Form und Funktion keine Rivalen sind, sondern eine einzigartige Symbiose bilden.

Das Modell von Hyundai ist weltweit das erste Fahrzeug, bei dem die drei alternativen Antriebe von Beginn an fester Bestandteil der Entwicklung waren. Alle Antriebsvarianten des 4,47 Meter langen frontangetriebenen Fahrzeugs konnten so gemeinsam für eine Plattform entwickelt werden. Hinsichtlich Flexibilität, Platzangebot und Benutzerfreundlichkeit mussten die Ingenieure von Hyundai keine Kompromisse eingehen. Die Antriebselemente finden im Motorraum oder unter der Fahrgastzelle Platz, ohne das Raumangebot für Fahrer, Passagiere und Gepäck im Vergleich zu herkömmlich angetriebenen Kompaktwagen einzuschränken.

In den Hybridvarianten sitzen Verbrennungs- und Elektromotor sowie das eigens für den IONIQ entwickelte 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe 6DCT wie gewohnt vorne unter der Motorhaube. Die Lithium-Polymer-Akkus finden unter der Rücksitzbank ihren Platz. Die Rücksitzlehnen können so zur Erweiterung des Kofferraums bequem umgeklappt werden, so dass auch grosse Gepäckstücke problemlos hinein passen. Die Hochleistungsakkumulatoren werden bei jedem Bremsvorgang mittels Rekuperation gespeist und versorgen den Elektromotor, bzw. die Batterie mit Strom.

Das E-Aggregat unterstützt den 1,6-Liter-Benzindirekteinspritzer beim Anfahren oder Beschleunigen und ermöglicht es dem New IONIQ hybrid auch, je nach Akkuladung kurze Strecken rein elektrisch zurückzulegen. Beim New IONIQ plug-in sind bis zu 63 km rein elektrisch möglich.

Technisch zeigt sich das E-Aggregat auf dem neuesten Stand: Die Blechstärken wurden um 10 Prozent reduziert, und statt runder kommen rechteckige Kupferdrähte zum Einsatz. Im Vergleich zu anderen Systemen arbeitet das Hyundai System zudem deutlich leiser und effektiver. Damit der New IONIQ ein dynamisches Fahrgefühl vermittelt, legten die Ingenieure der Marke grossen Wert auf eine tiefe und zentrale Position der Antriebsbatterie, was zu einem niedrigen Schwerpunkt führt. Die von Hyundai entwickelte Hybridtechnologie erhöht das Fahrzeuggewicht nur minimal, steigert im Gegenzug die Effizienz aber erheblich.

04 Direkteinspritzer arbeitet effizient: Atkinson-Benziner ist sparsam unterwegs

Auch der Verbrennungsmotor hat sich einer hohen Energieausbeute verschrieben. Der GDi-Benziner mit 77 kW/105 PS Leistung wurde speziell für den Einsatz im New IONIQ hybrid und plug-in entwickelt und bietet unter anderem ein für Zylinderkopf und Motorblock separat arbeitendes Kühlsystem. Der thermische Wirkungsgrad des nach dem Atkinson-Prozess arbeitenden Triebwerks liegt bei 40 Prozent. Das Einspritzsystem mit 6-Loch-Düsen baut bis zu 200 bar Druck auf und trägt erheblich zur Verbrauchs- und Emissionsreduzierung bei.

Die Kraftübertragung erfolgt über ein ebenfalls speziell für den IONIQ entwickeltes 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Dank besonders reibungsarmer Lager, dünnflüssigem Getriebeöl und einer auf die Hybrideinheit abgestimmten intelligenten Schaltelektronik beträgt der Effizienzgrad 95,7 Prozent. Der Fahrer kann zwischen den Modi Sport und Eco wählen. Die Sport-Funktion hält die unteren Gänge länger und schaltet die Leistung von Benzin- und Elektromotor zusammen, um den Fahrer mit maximaler Leistung zu versorgen. Im Eco-Modus optimiert das Getriebe die Gangauswahl für einen möglichst niedrigen Verbrauch, schaltet früher hoch und wählt den in der jeweiligen Fahrsituation effektivsten Antrieb.



05 Auftritt bleibt markant: Frontpartie im neuen Look

Rein optisch hat Hyundai den mit dem renommierten Red Dot Design Award ausgezeichneten IONIQ hybrid moderat modernisiert.

Markanteste Unterscheidungsmerkmale sind die Scheinwerfer mit neuem Layout, ein modifiziertes LED-Tagfahrlicht und der neue Kühlergrill. Mit seiner dreidimensional anmutenden Kaskaden-Struktur – zusammengefügt aus schwarzen und verchromten Elementen – nimmt er die High-Tech-Features der Baureihe in seine Formensprache auf und verweist auf den umweltfreundlichen Charakter des elektrifizierten Hybrid-Fahrzeugs. Zugleich führt das kennzeichnende Gestaltungselement aller neuen Hyundai Modelle die markentypische Hexagonalform fort.

Dank aufwändiger Entwicklungsarbeit im Windkanal ergeben die flüssigen Linien und die coupéhafte Karosserie des New Hyundai IONIQ auch weiterhin den bemerkenswert günstigen c_w -Luftwiderstandsbeiwert von 0,24.

06 IONIQ macht Platz: Dank guter Raumökonomie kommt die ganze Familie unter

Auch im Innenraum verweisen zahlreiche Verbesserungen auf die überarbeitete Modellvariante des New IONIQ. Die Abdeckung der neu gestalteten Instrumententafel schmückt nun ein Bezug in Leder-Optik, eine horizontal über das gesamte Armaturenbrett verlaufende Chromleiste veredelt das Interieur. Für mehr Atmosphäre an Bord sorgt zukünftig die Ambientebeleuchtung (je nach Version).

Dank des mit 2,7 Metern grosszügigen Radstands finden bis zu fünf Personen jede Menge Platz an Bord. In Reihe eins können sie zum Beispiel über knapp 1,43 Meter Schulterbreite verfügen. Auch der Fussraum fällt mit 1,07 Metern vorne und rund 91 Zentimetern hinten üppig aus. Besonders familienfreundlich ist der Kofferraum: Mit einem Ladevolumen von bis zu 1'518 Liter bei umgelegten Rücksitzlehnen bietet der New IONIQ genügend Platz für das Urlaubsgepäck. Umfangreiche Dämmmassnahmen an Armaturenbrett, Boden, A- und B-Säule bis hin zum Einsatz dickeren Fensterglases und einer Windschutzscheibe mit einer speziellen Beschichtung gegen Lärm halten unerwünschte Geräusche und Vibrationen zuverlässig vom Innenraum fern.



Besonderen Wert legten die Hyundai Ingenieure auf die dynamisch-komfortable Auslegung des Fahrwerks: Für mehr Federungskomfort und ein besseres Handling verfügt der New IONIQ neben einer bewährten MacPherson-Einzelradaufhängung vorne über eine Mehrlenkerhinterachse und speziell entwickelte Leichtlaufreifen. Die erhöhte Lenkübersetzung reagiert spontan auf die Wünsche des Fahrers und steigert mit präzisen Rückmeldungen den Fahrspass zusätzlich.

07 Sicherheit geht vor: Verbesserte Assistenzsysteme bieten mehr Funktionsumfang

Mit der Modellüberarbeitung erweitert Hyundai im New IONIQ hybrid und plug-in die Funktionen der Assistenzsysteme, die der Vermeidung von Unfällen dienen.

So erkennt der serienmässige autonome Notbremsassistent fortan nicht nur Fahrzeuge und Fussgänger, sondern ebenso Fahrradfahrer im Verkehrsgeschehen.

Ebenfalls neu ist die Stop-&Go-Funktion für die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage. Sie hält nicht nur Tempo und den Abstand zum Vordermann automatisch ein, sondern erweist sich vor allem bei Stop-and-Go-Verkehr als nützlicher Helfer. Das System bremst das Fahrzeug bei Bedarf bis zum Stillstand ab und beschleunigt es innerhalb von drei Sekunden auch wieder selbsttätig.

Umfangreicher fällt auch der Funktionsumfang des optionalen Radio-Navigationssystems aus, das sich mit einem auf 10,25 Zoll vergrösserten Display auszeichnet. Der Touchscreen wurde freistehend auf dem neu gestalteten Armaturenbrett platziert, weshalb er sich leichter bedienen und sich Informationen besser ablesen lassen.

08 Zeitgewinn kann helfen: eCall ruft bei Unfall automatisch Rettungskräfte

Ebenfalls neu im New IONIQ Facelift: eCall. Das automatische Notrufsystem alarmiert bei einem Unfall selbsttätig Rettungskräfte, informiert über den Standort und ermöglicht so eine schnellere Reaktion. Ausgelöst wird der Notruf, mit dem womöglich wertvolle Sekunden gewonnen werden, entweder durch Betätigen einer speziellen Notruftaste oder wenn die Airbags aktiviert wurden.

09 Neu strukturiert: noch mehr Sicherheit und drei Ausstattungsversionen

Hyundai hat im Rahmen des Facelifts ausserdem das Ausstattungsprogramm des New IONIQ hybrid und New IONIQ plug-in neu organisiert.

Drei Ausstattungsversionen bauen nach Wunsch aufeinander auf: **Origo, Amplia und Vertex**. Der New IONIQ beweist dabei, dass Nachhaltigkeit und effiziente Fortbewegung keinesfalls mit Verzicht einhergehen muss, und setzt in puncto Sicherheit Massstäbe. So gehört zum Beispiel der **autonome Notbremsassistent inklusive Frontaufprall-Warnsystem mit Fussgänger- und Radfahrererkennung** schon ab Werk zum Lieferumfang. Reagiert der Fahrer im Vorfeld einer möglichen Kollision nicht auf optische und akustische Warnsignale, leitet das System selbstständig eine Vollbremsung ein.

Ebenfalls serienmässig: der **aktive Spurhalteassistent**. Er registriert über die Kamera in der Frontscheibe ein unbeabsichtigtes Verlassen der eigenen Fahrspur. Vier Programmstufen stehen zur Wahl, in der höchsten hält der New IONIQ innerhalb der Fahrbahnmarkierungen selbsttätig den Kurs. Auf Wunsch greift das System beim Überfahren einer Begrenzungslinie aber auch nur mit geringen Korrekturkräften auf die Lenkung zu, stösst lediglich eine akustische Warnung aus oder lässt sich ganz abschalten. Sollte es zu einer Kollision kommen, schützen insgesamt sieben Airbags – darunter auch ein Knieairbag für den Fahrer – die Insassen.

Auch der **Komfort** steht an Bord des New IONIQ im Mittelpunkt. Klimaautomatik, Rückfahrkamera, Einparkhilfe hinten, Zentralverriegelung und elektrische Fensterheber rundum gehören ebenso zur Serienausstattung wie Leichtmetallfelgen, elektrisch verstell- und beheizbare Aussenspiegel, Lichtsensor oder Lederbezug für das höhen- und längsverstellbare Lenkrad.



Der Bordcomputer informiert den Fahrer serienmässig auf einem 7,0 Zoll grossen Display. Es befindet sich ebenso im Instrumententräger wie die digitalen Anzeigen für den Batterieladezustand und den Eco Guide. Dieser zeigt an, ob der New IONIQ im Eco-, Charge- oder Power-Modus unterwegs ist. Das serienmässige Audiosystem mit Lenkradfernbedienung umfasst neben einem DAB-Radio sechs Lautsprecher, einen 8,0-Zoll-Touchscreen, Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie Android Auto und Apple CarPlay.

10 Erfolgreich absolviert: Fünf Sterne im EuroNCAP-Crashtest

Im Zusammenspiel mit dem fortschrittlichen Design verleihen moderne Konstruktionsmethoden und zahlreiche Leichtbaumaterialien dem New IONIQ ein leichtes, aber besonders starres Chassis. Mit einem Anteil an hochfesten Stahllegierungen von 53 Prozent ist der umweltfreundliche Hyundai besonders verwindungssteif. Dies spiegelt sich in einem überlegenen Handling und hoher Schlagenergieabsorption wider. Hierdurch zählt der New IONIQ zu den unfallsichersten Fahrzeugen: Bei den erst jüngst durchgeführten EuroNCAP-Crashtests der neuen Modelle erhielt er erneut fünf Sterne – die Bestnote.

Wie zuvor beweist der New IONIQ electric auch in Zukunft nicht allein mit seinem emissionsfreien und klimaschonenden Antrieb einen ausgeprägt umweltfreundlichen Charakter. Die Bestandteile der Aussenfarben beispielsweise werden aus Sojaöl gewonnen. Teile der Türinnenverkleidungen bestehen aus recyceltem Kunststoff, pulverisiertem Holz und Vulkangestein, der Zuckerrohrfaseranteil erreicht über 25 Prozent. Dies reduziert das Gewicht bei gleicher Qualität, unverändertem Aussehen und uneingeschränkter Geräuschkämmung gegenüber konventionellem Material um 20 Prozent.



Rohstoffe aus Zuckerrohr kommen auch bei der Herstellung von Dachhimmel und Teppich zum Einsatz – sie steigern die Qualität der Innenraumluft und erhöhen gleichzeitig die Recyclingfähigkeit von Fahrzeugteilen am Ende der Lebensdauer. Was hinzu kommt: Motorhaube und Gepäckraumklappe sind wie auch Teile des Fahrwerks aus Gewichtsgründen aus Aluminium gefertigt – gegenüber Stahl spart dies nahezu 13 Kilogramm oder 45 Prozent. Selbst die Gepäckraumabdeckung wiegt durch den Einsatz von Leichtbaumaterial 25 Prozent weniger.

11 Verlässlichkeit zugesagt: Fünf Jahre Garantie für unbeschwerte Mobilität

Die verlässliche Qualität spiegelt sich wie bei allen anderen Modellen von Hyundai auch beim New IONIQ in einer fünfjährigen Hersteller-Garantie wider.

Diese gilt für alle IONIQ-Modelle, die bei einem autorisierten Hyundai Vertragspartner im europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz erworben werden, auf das gesamte Fahrzeug ohne Kilometerbegrenzung.

Auf die Hochvoltbatterien gibt es sogar acht Jahre oder 200'000 Kilometer lang Garantie, je nachdem, was zuerst eintritt. Sie verlängert sich bei jeder Wartung in einer Vertragswerkstatt um ein weiteres Jahr ohne Begrenzung des Fahrzeugalters bis zu einer Fahrleistung von 200'000 Kilometern.

12 Technische Daten

Allgemein	New IONIQ hybrid	New IONIQ plug-in
Karosserie	Selbsttragende Sicherheitskarosserie mit formstabiler Fahrgastzelle, definierten Knautschzonen und Seitenaufprallschutz in den Türen; zu 53 % aus hochfesten Stahlsorten; Motorhaube und Gepäckraumklappe aus Aluminium	
Türen	5	
Sitzplätze	5	
Ausstattungsvarianten	New IONIQ hybrid als Origo, Amplia oder Vertex	New IONIQ plug-in als Origo, Amplia oder Vertex
Luftwiderstandsbeiwert [cw]	0,24	
Stirnfläche [m ²]	2,22	

Benzinmotor	hybrid	plug-in
Allgemein	4-Zylinder-Reihen-Ottomotor aus Leichtmetall, vorne quer eingebaut, mit Benzindirekteinspritzung, 4 Ventile pro Zylinder	
Abgasreinigung	2 geregelte 3-Wege-Katalysatoren mit 2 beheizten Lambdasonden, Ottopartikelfilter	
Abgas-Norm	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC	
Hubraum [ccm]	1'580	
Bohrung [mm]	72,0	
Hub [mm]	97,0	
Ventiltrieb	2 oben liegende Nockenwellen, Antrieb über Steuerkette; doppelte kontinuierliche variable Ventilsteuerung D-CVVT	
Gemischaufbereitung	Elektronisch gesteuerte Direkteinspritzung mit Luftmassenmessung, Klopfregelung; maximaler Systemdruck: 200 bar	
Verdichtung	13,0 : 1	
Zündanlage	Verteilerlose Direktzündung; ruhende Hochspannungsverteilung	
Maximale Leistung	77.2 kW (105 PS) bei 5'700/min.	
Maximales Drehmoment	147 Nm bei 4'000/min.	
Treibstoffart	Benzin (95 Oktan)	

Elektromotor	hybrid	plug-in
Allgemein	Permanentmagnet-Synchronelektromotor (Wechselstrom), vorne eingebaut; Stromspeicherung in Hochleistungs-Akku, unterflur mittig eingebaut	
Maximale Leistung	32 kW (43.5 PS)	44.5 kW (60.5 PS)
Maximales Drehmoment	170 Nm	170 Nm

Batterie	hybrid	plug-in
Batterietyp	Lithium-Ionen-Polymer	Lithium-Ionen-Polymer
Batteriekapazität [kWh]	1.56	8.9
Batterieleistungsabgabe [kW]	42	59
Systemspannung [V]	240	360
Ladedauer: Wechselstrom (AC), 3,3 kW, 16 A		2 Std. 15 Min.
Ladedauer: Wechselstrom (AC) 230 V, 1.8 kW, 8 A (nur in Ausnahmefällen)		4 bis 5 Std.

Systemleistung	hybrid	plug-in
Maximale Leistung	104 kW (141 PS)	104 kW (141 PS)
Maximales Drehmoment	265 Nm	265 Nm

Kraftübertragung	hybrid	plug-in
Antrieb	Vorderräder	
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe	

Fahrwerk	hybrid	plug-in
Vorne	Einzelradaufhängung an MacPherson-Federbeinen, mit Stossdämpfern, Schraubenfedern, Stabilisatoren	
Hinten	Mehrlenkerachse, mit Stossdämpfern, Schraubenfedern, Stabilisatoren	
Lenkung	Zahnstangenlenkung, elektrisch unterstützt; Untersetzung: 13,9 : 1. Lenkradumdrehungen: 2,66. Aktiver Spurhalteassistent	
Räder	6.0 J x 15 Leichtmetall / 7.0 J x 17 Leichtmetall	6.5 J x 16 Leichtmetall
Bereifung	195/65 R15 / 225/45 R 17	205/55 R 16
Bremsen allgemein	Zweikreis-Diagonal-Bremsanlage, servounterstützt; elektronisch geregeltes 4-Kanal-Antiblockiersystem mit elektronischer Bremskraftverteilung, Bremsassistent und Traktionskontrolle. Autonomer Notbremsassistent inkl. Frontkollisionswarner mit Fussgänger- und Radfahrererkennung. Elektronische Stabilitätskontrolle, fahrdynamisches Stabilitätsmanagement. Berganfahrassistent. Bremsenergieerückgewinnungssystem	
Bremsen vorne	Innenbelüftete Schwimmsattel-Scheibenbremsen, Durchmesser: 280 mm	
Bremsen hinten	Schwimmsattel-Scheibenbremsen, Durchmesser: 262 mm (plug-in 284 mm)	
Feststellbremse	Elektrische Parkbremse (hybrid Origo Fuss-Parkbremse)	

Lenkung	hybrid	plug-in
Typ		
Wendekreisdurchmesser	10,6 m	

Abmessungen	hybrid	plug-in
Länge [mm]	4'470	
Breite [mm] ohne/mit Aussenspiegel	1'820/2'060	
Höhe [mm]	1'450	
Radstand [mm]	2'700	
Spurweite vorne [mm]	1'563 (15") / 1'550 (17")	1'555
Spurweite hinten [mm]	1'577 (15") / 1'564 (17")	1'569
Wendekreis [m]	10,6	
Karosserieüberhang vorne/hinten [mm]	880/890	
Bodenfreiheit [mm]	140	
Kopfraum vorne/hinten [mm], maximal In Klammern: Mit Schiebedach	1'024/951 (1'004/951)	1'024/951 (1'004/951)
Schulterraum vorne/hinten [mm]	1'425/1'396	1'425/1'396
Beinraum vorne/hinten [mm], maximal	1'137/907	1'137/907

Volumen	hybrid	plug-in
Tankinhalt	45 Liter	43 Liter
Gepäckraumvolumen [l, VDA] min. VAD 213 / max VDA 214	563 / 1'518	446 / 1'401

Gewichte	hybrid	plug-in
Leergewicht [kg] DIN/EG, ausstattungsabhängig,	1'544	1'626
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	1'870	1'970
Anhängelast gebremst [kg]	750	750

Fahrleistungen	hybrid	plug-in
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h	178 km/h
Beschleunigung 0-100km/h	10,8 s (15") / 11,1 s (17")	10,6 s

Verbrauch, Emissionen	hybrid	plug-in
Abgasnorm	Euro 6d-TEMP	
Verbrauch gesamt [l/100 km]	4.2	
Verbrauch städtisch [l/100 km]	4.5	
Verbrauch ausserstädtisch [l/100 km]	3.8	
Energieverbrauch gesamt [l/100 km + kWh/100 km]		1.1 + 10.3
Reichweite elektrisch [100 km]		63
Benzinäquivalent (gesamt) [l/100 km]		2.2
CO ₂ -Emissionen, gesamt* [g/km]	97	26
CO ₂ -Emissionen, aus der Treibstoff- und/oder Strom-Bereitstellung [g/km]	22	20
Energieeffizienz-Kategorie	A	A

* Fahrweise, Strassen- und Verkehrsverhältnisse, Umwelteinflüsse und Fahrzeugzustand können Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte und die maximale Reichweite beeinflussen. Die angegebenen Werte wurden nach dem WLTP-Messverfahren auf dem Prüfstand ermittelt und in NEFZ-Werte umgerechnet.

* * *

Ansprechpartner für redaktionelle Rückfragen

Nicholas Blattner, Tel.: +41 44 816 43 45; Fax: +41 44 816 43 09; E-Mail: nicholas.blattner@hyundai.ch

Die Medienmitteilungen und Bilder befinden sich zur Ansicht und/oder zum Download auf der Hyundai Medien Seite: <https://www.news.hyundai.ch/> Login Journalisten. Ihre persönlichen Zugangsdaten erhalten Sie nach Ausfüllen des elektronischen Formulars.

