

Der neue Hyundai IONIQ 5

Pressespiegel



Hoch spannend

Der Hyundai IONIQ 5 ist das „German Car of the Year 2022“. Damit setzt sich das E-CUV nicht ganz überraschend gegen eine Vielzahl renommierter Wettbewerber durch.

Der neue Hyundai IONIQ 5

Inhalt

Test- und Fahrberichte

Welt online · 30.12.2021 Test Voller Saft und Kraft	3	auto motor und sport 21-2021/23.09.2021 Vergleichstest Starke Stromer	12-17
Auto Zeitung 18-2021/18.08.2021 Vergleichstest Moderne Architektur	4-11	ADAC online · 30.06.2021 Testbericht Elektroauto-Kampfansage	18-19
		Kicker online · 07.07.2021 Fahrbericht Ich habe was, was ihr nicht habt	20-21
		Elektroauto-News online · 30.06.2021 Fahrbericht Ioniq 5: Hoch spannend	22-23



Es ist schon ein kleines Wunder, wie sich der Hyundai-Konzern in den letzten Jahren entwickelt hat. Ein aktuelles Beispiel dafür ist der Ioniq 5, den wir in der Spitzenversion mit 305 PS, Allradantrieb und großem Akku vor die Tür gestellt bekamen. Ein Fahrzeug, das allein schon durch seine Optik für Aufsehen sorgt, aber auch technisch bei den Mittelklasse-Crossovers einen Maßstab setzt.

Beginnen wir mit dem Blechkleid, dank dessen man sich vieler Blicke und einiger Fragen von Nachbarn, Passanten und Autofahrern gewiss sein darf. Wer eher misanthropisch veranlagt ist und Menschen gerne meidet, sollte sich vielleicht ein anderes Auto zulegen. Der Ioniq 5 steht mit seiner Höhe von 1,61 Metern, einer Länge von 4,64 Metern und den dank eines Radstands von 3,00 Metern sehr kurzen Überhängen äußerst mächtig auf seinen bis zu 20 Zoll großen Rädern. Ehrlich gesagt wirkt er aber in der freien Wildbahn auch nicht mehr ganz so sportlich-spektakulär wie auf den ersten Fotos, eher durch die Kombination von glatten und schrägen Flächen, Linien und Falzen sowie den schmalen LED-Leuchten fast wie ein zufällig hier gelandetes Raum-Schiff.

Ja, Raum ist hier im Überfluss vorhanden. Auf den Rücksitzen gibt es mehr Platz als in einer S-Klasse, so dass man sich als einzelner Mitreisender hinten fast schon ein wenig verloren vorkommen kann. Platz für Gepäck ist ebenfalls reichlich vorhanden, der Kofferraum fasst 527 Liter und wer hinten niemanden mitnehmen muss, kann den Stauraum auf kombiartige fast 1.600 Liter erweitern. Auch vorne geht es äußerst licht und luftig zu, und man genießt aus den etwas zu weichen Stühlen den Ausblick auf zwei große Displays.

Das hinter dem Lenkrad zeigt die üblichen Fahrerinfos, also Geschwindigkeit und – ganz wichtig bei einem E-Auto – die Restreichweite an, zudem Dinge wie das vom zuständigen Assistenten erkannte jeweilige Tempolimit, auf das man sich wie leider



Voller Soft und Kraft

Was würden Sie sagen, wenn wir einen Hyundai zum besten Elektroauto seiner Klasse küren würden? Wenn Sie es nicht glauben wollen, lesen Sie selbst.

bei allen Herstellern nicht blind verlassen sollte. Das ebenfalls horizontal und nicht modisch-hochkant angelegte mittige Display ist für Navi und Entertainment zuständig. Soweit nicht überraschend.

Positiv überrascht hat uns eher, dass sich Hyundai schlauerweise nicht komplett dem Digital-Touch-Irrsinn hingibt, sondern unterhalb des Bildschirms auch noch eine Leiste mit echten Druckknöpfen und Drehschaltern platziert hat, mit denen man etwa direkt die Kartendarstellung aufrufen kann. Der Konzern hat es inzwischen weit damit gebracht, von den zum Vorbild deklarierten Europäern, speziell dem Volkswagen-Konzern, vernünftige Dinge zu übernehmen, aber deren Fehler weitestgehend zu vermeiden.

In Sachen Technik ist man sogar häufig schon einen Schritt voraus. So bietet kein anderer Volumenhersteller bislang die Möglichkeit, mit 800-Volt-Technik zu laden. Damit wird es zumindest in der Theorie möglich, einen auf zehn Prozent ab-

gefallenen Akku innerhalb von 18 Minuten auf 80 Prozent zu pushen. Das kann übrigens nicht nur das Spitzenmodell, sondern jeder Ioniq 5, auch schon die Basisvariante mit 58-kWh-Batterie und Heckantrieb für knapp 42.000 Euro.

Auf den ersten Kilometern zeigt sich der Fünfsitzer zunächst als relativ normales E-Auto mit starkem und leisem Antritt. Wer allerdings das Strompedal etwas nachdrücklicher in Richtung Boden bewegt, erhält von den immerhin 305 PS eine ebenso muntere Rückmeldung. Immerhin verteilt der Allradantrieb hier satte 605 Newtonmeter Drehmoment auf die zwei Achsen. Da aber E-Auto-Fahrer immer auch einen Blick auf die (Rest-)Reichweite haben, wird man weder diese Kraft allzu oft nutzen wollen, noch mit den möglichen 185 km/h über die Autobahn säuseln. Denn dann geraten die versprochenen 460 Kilometer Reichweite weit aus dem Blick. Selbst bei normaler Fahrweise und unter normalen Witterungsbedingungen würden wir im

Alltag nach spätestens 300 Kilometern die nächste Ladestation ansteuern.

Das insgesamt überzeugende Gesamtpaket des mit tollen Bremsen und hervorragender Verarbeitung glänzenden Ioniq 5 hat nur den kleinen Nachteil, dass sich Hyundai dieses auch gut bezahlen lässt. Nimmt man zum Grundpreis von 48.900 Euro für diese Variante noch wie beim Testwagen das umfassende Uniq-Paket für schlanke 11.850 Euro, hat man nützliche Dinge wie eine Wärmepumpe und Oberklassen-Komfort wie beheizte Rücksitze an Bord. Doch selbst wenn man vom dann erreichten Listenpreis von 60.750 Euro die Innovationsprämie von derzeit 9.570 Euro abzieht, bleibt ein stolzer Endpreis von mehr als 50.000 Euro.

Trotzdem ist der Ioniq 5 sein Geld wert, wir sehen ihn nach unserem Test im Gesamtpaket, zu dem auch die langen Garantien gehören, als derzeit bestes Elektroauto seiner Klasse. ■

Der neue Hyundai IONIQ 5



18-2021/18.08.2021 | Vergleichstest · Hyundai Ioniq 5 4WD gegen BMW iX3 und Audi Q4 e-tron 50 quattro



AUDI Q4 e-tron 50 quattro
220 kW (299 PS), 180 km/h,
21,6 kWh/100 km, 53.600 Euro



BMW iX3
210 kW (286 PS), 180 km/h,
19,4 kWh/100 km, 66.300 Euro

HYUNDAI IONIQ 5 4WD
225 kW (305 PS), 185 km/h,
20,1 kWh/100 km, 48.900 Euro

Moderne Architektur

Basierend auf der neuen Elektro-Plattform E-GMP lässt Hyundai mit dem Ioniq 5 eine echte neue Attraktion von der Leine. Bei so viel Aufmerksamkeit müssen sich selbst Audis Shooting Star Q4 und der Underdog BMW iX3 ordentlich strecken.

Der neue Hyundai IONIQ 5



18-2021/18.08.2021 | Vergleichstest · Hyundai Ioniq 5 4WD gegen BMW iX3 und Audi Q4 e-tron 50 quattro



HYUNDAI

Optische Täuschung – so kompakt wie er hier wirkt, ist der Ioniq 5 nicht. Der Radstand beträgt drei Meter.



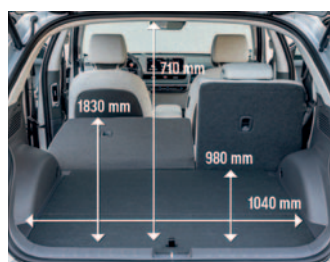
Luftiges Interieur mit zwei dominanten 12,25-Zoll-Bildschirmen. Die Sprachbedienung ist Extraklasse.



Die mächtigen 20-Zoll-Räder gibt es erst ab der Techniq-Ausstattung. Michelin Pilot Sport 4 SUV-Bereifung, Top-Bremswerte.



Das Relax-Paket mit ausfahrbaren Beinauflagen gibt es nur beim Uniq. Es garantiert echte Erholung in Ladepausen.



HYUNDAI
Kofferraumvolumen:
527 bis 1.587 Liter.



CONNECTIVITY

Navi und Digital-Cockpit serienmäßig im Hyundai Ioniq 5.

Die Preisliste für den Hyundai Ioniq 5 startet bei 41.900 Euro. Dafür sind sowohl das Digital-Cockpit mit den zwei 12,25 Zoll großen Farbbildschirmen als auch das Navigationssystem mit an Bord. Auch die Bluelink-Telematikdienste sowie Apple CarPlay und Android Auto gibt es serienmäßig dazu. Als Extras bleiben nur das Bose-Soundsystem und das Head-up-Display mit Augmented-Reality-Darstellung – beides ist Bestandteil des großen Uniq-Pakets für 11.850 Euro.

Auf dem Redaktionsparkplatz der Autozeitung geht es manchmal zu wie auf einer kleinen Automesse. Schließlich tummeln sich auf dem ordentlich verlegten Betonboden stets die neuesten Modelle aus allen Fahrzeug-Kategorien, warten auf eine Testfahrt oder eine spektakuläre Fotoproduktion. Man kann sich vorstellen, welche automobilen Träume hier im Laufe der Jahre parkten. Doch nur sehr selten erregte ein Exemplar eine solche Aufmerksamkeit wie der neue Hyundai Ioniq 5. Das galt sowohl für erfahrene Testredakteure wie auch für unbeleckte Passanten.

Dieser kantige Elektro-Koreaner steht da wie ein riesiges Ausrufezeichen auf vier Rädern. „Ich bin die Zukunft!“, hört man ihn förmlich sagen. Und es ist nicht nur das Design, das Interesse weckt. Auch Konzept und Technik sind erfrischend anders. Ladefähigkeit bis 220 kW, Liegesitze mit Relax-Funktion für gemütliche Pausen, Fußräume so groß wie Schlafkabinen – und man hat die Wahl zwischen Blech-, Glas- oder Solardach. Viel mehr als andere Elektroautos erzeugt der Ioniq 5 wahre Vorfreude auf das, was da nach der Energiewende kommt. Und damit ist er schon jetzt einer der sympathischsten und gefragtesten Botschafter der Elektromobilität. ►

Die beiden deutschen Konkurrenten Audi Q4 e-tron und BMW iX3 wirken gegen den unbekümmerten Koreaner jedenfalls wie biedere Muster-schüler. Doch zählt das am Ende für den Sieg in einem Vergleichstest? Wer weiß!

Karosserie

So richtig kann man den Hyundai Ioniq 5 nicht einordnen. Irgendwo zwischen einem SUV und einem großen Hatchback dehnt er sich auf 4,64 Meter Länge und 1,89 Meter Breite aus – baut mit 1,60 Metern Höhe aber flacher als die beiden SUV-Konkurrenten aus Süddeutschland. Es ist vor allem der lange Radstand von genau drei Metern, der dem Ioniq 5 seine außergewöhnlichen Proportionen beschert. Nur zum Vergleich: Die Achsen des Audi Q4 e-tron, der sich die MEB-Plattform mit VW ID.4 und Skoda Enyaq teilt, stehen rund 25 Zentimeter enger zusammen. Damit verschafft Hyundai dem Ioniq 5 einen besonders luftigen Innenraum, der weder durch einen Kardantunnel noch durch ausladende Radhäuser eingeschränkt wird. Im vorderen Fußraum könnte man jedenfalls eine ganze Schar Hühner befördern. Und durch die serienmäßig verschiebbare Rückbank genießt man im Koreaner auch hinten noch beste Bewegungsfreiheit.

Konzeptionell hätte auch der Audi Q4 deutlich mehr Raumgestaltungspotenzial. Statt von luftiger Lounge-Atmosphäre wird man im Audi aber von breiten Türverkleidungen und dem wuchtigen Armaturenräger eingeengt. Nach den ersten Tests des nahezu identisch großen, aber deutlich geräumigeren Konzernbruders VW ID.4 hätten wir uns vom Audi Q4 etwas mehr innovative Raumgestaltung erhofft. Vier Erwachsene mit Gepäck kommen freilich auch in ihm sehr bequem unter.

Wie perfekt Raumaussnutzung funktionieren kann, zeigt der BMW iX3. Er greift auf das konventionelle Package des X3 zurück, vermittelt zwar kein Zukunftsgefühl, besticht aber mit einer tadellosen Verarbeitungs- und Materialqualität. ▶



Der iX3 kann auf 20-Zöllern zackig um die Ecken zirkeln, aber auch gediegen auf langer Strecke rollen.



CONNECTIVITY

Der BMW ist voll ausgestattet von Haus aus.

Sowohl das Live Cockpit Professional als auch das Connected Package Professional samt voller Navigationsfunktionen sind in jedem BMW iX3 schon serienmäßig an Bord. Sogar die drahtlose Smartphone-Integration via Apple CarPlay oder Android Auto ist dort inklusive. Die wenigen noch verbleibenden Extras wie das Head-up-Display, die Gestensteuerung oder das Harman-Kardon-Soundsystem sind jeweils Bestandteil des 5.500 Euro teureren Impressive-Modells.



Bekanntes X3-Cockpit, edel ausgeschlagen und perfekt verarbeitet. Der Bildschirm wird nach dem Facelift größer.



Der Tacho-Screen verwandelt sich während des Wiederaufladens in ein klar strukturiertes Info-Display.



Die straff bespannten Sportsitze sind Teil des 5.500 Euro teuren und voll ausgestatteten Impressive-Modells.

BMW
Breites Frachtabteil mit 510 bis 1.560 Litern.



Der neue Hyundai IONIQ 5



18-2021/18.08.2021 | Vergleichstest · Hyundai Ioniq 5 4WD gegen BMW iX3 und Audi Q4 e-tron 50 quattro

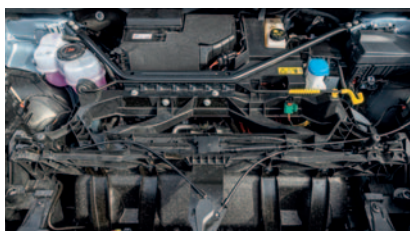


AUDI

Stimmige Proportionen, 21-Zoll-Räder und ein sehr guter Langstreckenkomfort auf ebener Piste.



Wuchtiger Armaturenräger, breite Mittelkonsole und Türverkleidungen. Alles auf den Fahrer ausgerichtet.



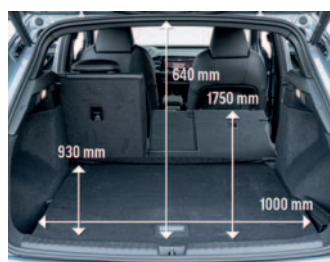
Unter der vorderen Haube versteckt sich neben vielen Aggregaten die Asynchronmaschine. Ein Staufach gibt es vorn nicht.



Schicke und bequeme Sportsitze samt Komfortpaket (1.445 Euro) mit softer S-Line-Bespannung.

AUDI

520 bis 1.490 Liter passen in das Audi Heck.



CONNECTIVITY

Der Audi ist in der Grundausstattung knausrig.

Das MMI mit 10,1 Zoll großem Display, Bluetooth-Anbindung und DAB-Radio ist im Audi Q4 serienmäßig verbaut. Mit dazu gehören auch die Remote-Smartphone-Anbindung und die My-Audi-App. Ein Smartphone-Paket samt induktiver Ladeschale kostet 1.015 Euro extra, das Navigationssystem 1.845 Euro. Empfehlenswert und fair kalkuliert sind die beiden Soundsysteme für 290 Euro und 700 Euro. Letzteres stammt von dem US-amerikanischen Spezialisten Sonos.

In diesem Punkt könnte vor allem der Audi Q4 e-tron deutlich mehr auffahren. Im Ingolstädter – der ja zusammen mit den MEB-Geschwister im hochgerüsteten VW-Werk in Zwickau vom Band läuft – findet man nämlich deutlich mehr Hartplastik, als man es von einem Auto dieser Preisklasse erwartet. Da kann sich der aufregendere Materialmix im Hyundai schon eher sehen lassen. Harte, kratzempfindliche Kunststoffoberflächen findet man aber auch hier, zum Beispiel im Kofferraum.

Weil der Innenraum des Ioniq 5 deutlich breiter ist als der von Audi und BMW, kann auch das eigentlich flache Frachtabteil mit reichlich Platz protzen. 527 bis 1.587 Liter passen unter die Heckscheibe, die nebenbei leider ohne Scheibenwischer auskommen muss. Unter der vorderen Haube versteckt Hyundai noch ein zusätzliches Fach. Das ist bei den Allradmodellen zwar nur 24 Liter groß (beim Heckantrieb sind es 57 Liter), reicht aber locker, um sämtliche Ladekabel zu verstauen. Obendrein kann das hier getestete Allradmodell 1,6 Tonnen schwere Anhänger an den Haken nehmen. Beim Audi beträgt die Anhängelast 1.200 Kilogramm, beim BMW nur 750 kg. Dennoch gewinnt der iX3 dieses Kapitel, weil er schon als Grundmodell nahezu voll ausgestattet ist. Das betrifft vor allem sämtliche Sicherheits- und Assistenzsysteme bis hin zum selbstlenkenden Spur- und Abstandshalter. Gegen Aufpreis gibt es ähnlich gut funktionierende Systeme aber auch bei Audi und Hyundai.

Fahrkomfort

Auch wenn Elektro-Autos sicher nicht die erste Wahl sind, wenn es um lange Reisen geht – diese drei sind durchweg langstreckentauglich. Niedrige Innengeräuschpegel, bequeme Sitze, reichlich Ablagen und Verstaumöglichkeiten bieten sowohl Audi als auch BMW und Hyundai. Und die Fahrwerke sind bei allen grundsätzlich auf Komfort ausgelegt. Über ebenen Asphalt rollt der Audi am besten. Allerdings können ihn Schlaglöcher oder harte ►

Querfugen schnell aus der Contenance bringen. Beim Hyundai dringen solche Stöße dagegen nur von der Hinterachse in den Innenraum durch. Selbst auf Beton-Autobahnen kann das stets zu leichten Bewegungen führen. Dass die Fünf- lenkerachse, in die auch Antriebswellen und Radlager integriert sind, noch etwas Feinschliff braucht, zeigen auch die leichten Vibrationen, die zwischen 50 und 100 km/h von den Hinterrädern durchsummen. Der iX3 geht dagegen mit der von BMW gewohnten Satttheit selbst über üble Pisten. Schwere Zuladung spürt man bei ihm dafür am deutlichsten.

Motor / Getriebe

Ihre schweren Batteriepakete verstecken alle drei Modelle im Unterboden. Und der Hauptantrieb – ein starker Synchron-Elektro-Motor – sitzt bei allen an der Hinterachse. Stark heißt in diesem Fall zwischen 150 und 210 kW. Audi und Hyundai spendieren ihren Topmodellen eine weitere E-Maschine an der Vorderachse. Das macht sie nicht nur zu Allradlern, sondern auch zu ausgewiesenen Sprintern. Der gut zwei Tonnen schwere Ioniq 5 schießt etwa aus dem Stand in nur 5,1 Sekunden auf Tempo 100. Bestwert in diesem Test! Beim Audi sind es 6,4 Sekunden. Doch auch der BMW mit seinem Heckantrieb krallt sich mit den 275 Millimeter breiten Hinterreifen beachtlich in den Asphalt und schafft die Prüfung in 6,5 Sekunden. Zum Vergleich: Das ist ungefähr so schnell, wie ein aktueller VW Golf GTI beschleunigt.

Und ganz nebenbei glänzt der iX3 mit dem geringsten Verbrauch. Für 100 Kilometer reichen ihm im Schnitt 19,4 Kilowattstunden – trotz Volllastanteil auf der Autobahn. Der Hyundai verlangt mit 20,1 kWh jedoch nur etwas mehr Strom. Im Audi müssen nach der gleichen Strecke 21,6 kWh nachgeladen werden. Apropos Laden: Hier setzt Hyundai ein weiteres Ausrufezeichen, denn der Ioniq 5 kann wie sonst nur deutlich teurere E-Autos mit 800-Volt-Technik nachgeladen werden. ►

DATEN UND MESSWERTE

			
TECHNIK	AUDI Q4 e-tron 50 quattro	BMW iX3	HYUNDAI Ioniq 5 4WD (72,6 kWh)
E-Motoren	vorn Asynchronmaschine (80 kW), hinten permanent erregte Synchronmaschine (150 kW)	fremd erregte Synchronmaschine hinten	2 permanent erregte Synchronmaschinen, vorn 70 kW, hinten 160 kW
Leistung	220 kW / 299 PS	210 kW / 286 PS	225 kW / 305 PS
Max. Drehmoment	460 Nm	400 Nm	605 Nm
Batterie	Lithium-Ionen, klimatisiert	Lithium-Ionen, klimatisiert	Lithium-Ionen, klimatisiert
Spannung/Kapazität (netto)	400 V / 76,6 kWh	400 V / 74,0 kWh	653 V / 72,6 kWh
Max. Ladeleistung (DC/AC)	125 kW / 11 kW	150 kW / 11 kW	220 kW / 11 kW
Ladeanschluss/Ort	Typ 2 u. CCS / hinten rechts	Typ 2 u. CCS / hinten rechts	Typ 2 u. CCS / hinten rechts
Getriebe / Antrieb	Konstantübersetzung / Allradantrieb	Konstantübersetzung / Hinterradantrieb	Konstantübersetzung / Allradantrieb
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrlenkerachse, Federn; rundum: adaptive Dämpfer (opt.), Stabi.; ESC (ESP)	vorn: Doppelquerlenker; hinten: Mehrlenkerachse; rundum: adaptive Dämpfer (opt.), Stabi.; DSC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine; hinten: Mehrlenkerachse, Federn, Dämpfer; rundum: Stabilisator; ESP
Wendekreis links/rechts	11,7/11,6 m	11,9/12,0 m	12,7/12,6 m
Bremsen vorn:	innenbelüftete Scheiben, hinten: Trommeln; ABS, Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben, hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 235/55 R 19	rundum: 245/50 R 19	rundum: 235/55 R 19
Testbereifung	vorn: 235/45 R 21 T; hinten: 255/40 R 21 T	vorn: 245/45 R 20 W; hinten: 275/40 R 20 W	rundum: 255/45 R 20 Y
Reifen	Hankook Ventus S1 ev3 AO	Yokohama Advan Sport V 107	Michelin Pilot Sport 4 SUV
MESSWERTE			
GEWICHTE			
Leergewicht Werk/Testwert	2.135/2.230 kg	2.143/2.207 kg	2.095/2.100 kg
Zulässiges Gesamtgewicht/Effektive Zuladung	2.720/490 kg	2.725/518 kg	2.540/440 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	1.200/750 kg	750/750 kg	1.600/750 kg
Dachlast/Stützlast	75/75 kg	100/75 kg	80/100 kg
FAHRLEISTUNGEN			
0 - 50 km/h	2,6 s	2,9 s	1,9 s
0 - 100 km/h	6,4 s	6,5 s	5,1 s
0 - 150 km/h	13,5 s	13,2 s	11,1 s
Höchstgeschwindigkeit ¹⁾	180 km/h	180 km/h	185 km/h
Handling	1: 49,4 min	1: 49,2 min	1: 46,4 min
Slalom, Pylonenabstand 18 m	62,9 km/h	63,5 km/h	63,8 km/h
BREMSEWEG			
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	9,6 / 35,7 / 83,1 m	9,2 / 35,5 / 82,1 m	9,2 / 34,1 / 78,0 m
aus 100 km/h warm	35,0 m	35,0 m	34,0 m
INNENGERÄUSCHE			
Standgeräusch	–	–	–
bei 50 km/h 3. Gang	59 dB(A)	58 dB(A)	57 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	64 / 68 dB(A)	63 / 67 dB(A)	64 / 68 dB(A)
VERBRÄUCHE			
Test / Minimal	21,6 / 15,4 kWh / 100 km	19,4 / 14,5 kWh / 100 km	20,1 / 14,8 kWh / 100 km
WLTP	17,9 kWh / 100 km	18,5 kWh / 100 km	19,0 kWh / 100 km
CO ₂ (lt. Test / WLTP)	102 / 0 g/km	92 / 0 g/km	95 / 0 g/km
Reichweite Test / maximal	354 / 497 km	381 / 510 km	361 / 490 km
¹⁾ Werksangabe			
AUSSTATTUNG / PREISE			
Grundpreis	53.600 Euro	66.300 Euro	48.900 Euro
TESTWAGEN-OPTIONEN			
Antrieb	1.130 Euro ¹⁾	–	–
Bremsen (Karbon-Keramik)	–	–	–
Fahrwerk	¹⁾	5.500 Euro ⁴⁾	–
Lenkung	¹⁾	–	–
Reifen	1.740 Euro ²⁾	⁴⁾	9.000 Euro ³⁾
Sitze	1.445 Euro ³⁾	⁴⁾	–
AUFPREIS / UMWELTBONUS	4.315 Euro / – 7.975 Euro	5.500 Euro / – 7.975 Euro	9.000 Euro / – 7.975 Euro
BEWERTETER PREIS			
	49.940 Euro	63.825 Euro	49.925 Euro
¹⁾ Dynamikpaket plus mit Audi Drive Select, Progressivlenkung und ad. Dämpfern; ²⁾ 21 Zoll; ³⁾ Sportsitze (610 Euro) mit Komfortpaket (835 Euro); ⁴⁾ Aufpreis für Modell Impressive mit adapt. M-Fahrwerk, 20-Zoll-Rädern, Sportsitzen, Head-up-Display usw.;			
²⁾ 20 Zoll (erst ab Technik-Ausstattung, Aufpreis: 8.500 Euro).			
WARTUNG / RABATT / WERTVERLUST			
Werkstattkosten ¹⁾	k.A.	k.A.	k.A.
Rabatt ²⁾	16,0 % / 8.576 Euro	14,0 % / 9.282 Euro	11,0 % / 5.379 Euro
Wertverlust nach 4 Jahren 3 / 20.000 km p.a.	57,0 % / 30.552 Euro	54,0 % / 35.802 Euro	56,5 % / 27.629 Euro
¹⁾ Wartungskosten pro Jahr einschlt. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ²⁾ Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten, ³⁾ ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT)			
VERSICHERUNG / STEUERN PRO JAHR			
HP / VK / TK Typklassen	16 / 24 / 22	20 / 26 / 26	18 / 26 / 23
HP / VK / TK Kosten	381 / 798 / 290 Euro	487 / 960 / 532 Euro	432 / 960 / 336 Euro
Steuer	0 Euro	0 Euro	0 Euro

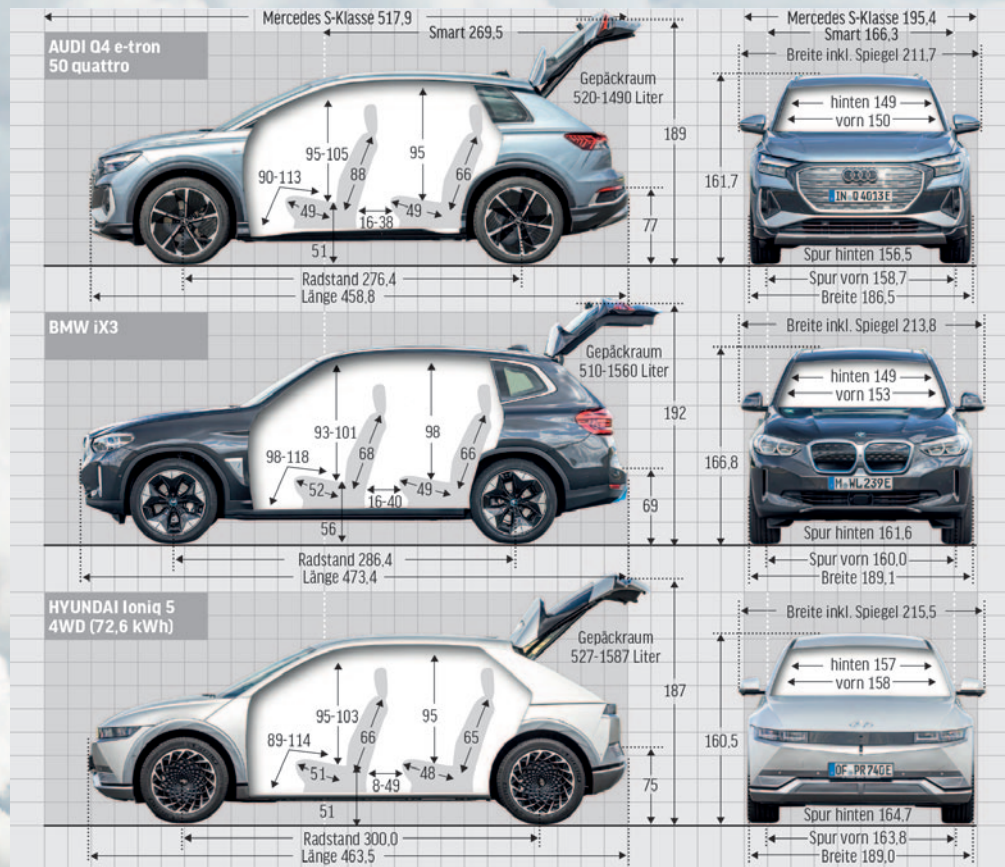
Der neue Hyundai IONIQ 5



18-2021/18.08.2021 | Vergleichstest · Hyundai Ioniq 5 4WD gegen BMW iX3 und Audi Q4 e-tron 50 quattro

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK

Alle Maße in cm



Keine Abstriche: Bei Platz, Komfort oder Fahrleistungen sind diese Stromer topmodern.

Fotos: Frank Ratering

Während die Ladeleistung bei Audi auf 125 kW und bei BMW auf 150 kW begrenzt ist, zieht sich der Koreaner – sofern verfügbar – bis zu 220 kW aus dem Schnelllader. In der Praxis kann die Ladezeit auf diese Art halbiert werden. Von 10 auf 80 Prozent geht es in nur 18 Minuten. Chapeau!

Fahrdynamik

Als hätten wir den Hyundai Ioniq 5 nicht schon genug gelobt – ausgerechnet im Fahrdynamik-Kapitel zeigt der Koreaner der deutschen Premium-Konkurrenz endgültig die lange Nase. Lenkung, Traktion, Dosierbarkeit der Bremse, Fahrspaß – alles funktioniert gerade im Sportmodus tadellos. Der Allradler mutiert regelrecht zum bissigen Kurvenrüber, auch wenn geringer Seitenhalt und starke Seitenneigung keinesfalls auf sportliche Ambitionen schließen lassen. Bei ausgeschaltetem ESP lässt sich aber sogar das Heck spielerisch zum Eindreihen bewegen, ohne dabei auch nur den Anschein von Panik aufkommen zu lassen.

Dagegen nimmt die Elektronik von Audi und BMW ihre Stromer übertrieben eng an die Kette. Zwar ist bei Q4 und iX3 die Leistungs-dosierung am Kurvenausgang sehr feinfühlig geregelt, einen freizügigen Fahrspaß erlebt man in den beiden deutschen SUV aber nicht. Weil der Hyundai im Handling ungezwungener aufspielt und auf seinen 20-Zöllern dazu auch noch die besten Bremswerte abliefern, liegt er in der Fahrdynamik-Wertung deutlich vorn.

Kosten / Umwelt

BMW bietet den iX3 in zwei extrem voll gepackten Ausstattungsvarianten an. Das verhaselt dem Mün-

chener allerdings eine gute Kostenbilanz. Audi hingegen stattet das 53.600 Euro teure Basismodell des Q4 noch nicht einmal mit einem Tempomaten aus. Der kostet beispielsweise 300 Euro Aufpreis. In testrelevanter Konfiguration bleibt der Q4 aber auf dem Niveau des von Haus aus sehr gut bestückten Hyundai, weil dessen 20-Zoll-Räder nach der gehobenen Technik-Ausstattung verlangen. Doch mit der vollumfänglichen Acht-Jahres-Garantie zieht der Ioniq 5 sein letztes Ass aus dem Ärmel. Und das sticht nachhaltig zum deutlichen Gesamtsieg.



FAZIT

Markus Schöfeld

Wie schnell die Entwicklung der Elektroautos voranschreitet, zeigt dieser Vergleichstest. Denn selbst der drittplatzierte Audi Q4 e-tron 50 quattro kann sich als voll alltags-tauglicher, komfortabler und moderner Allrounder in Szene setzen. Die Raumaussnutzung ist beim BMW iX3 allerdings besser gelungen. Weil der Münchener obendrein sparsamer unterwegs ist, geht er hier als Zweitplatzierte vom Platz. Die Überraschung in der Elektrowelt kommt derzeit aber aus Korea. Der Testsieger Hyundai Ioniq 5 erfüllt mit seinem innovativen Raumkonzept, der polarisierenden Optik und dem tadellosen Infotainment-System nämlich alle Ansprüche an ein Auto der nächsten E-Generation. Die ultraschnelle Ladetechnik ist in dieser Preisklasse konkurrenzlos – genauso wie die Acht-Jahres-Garantie.



Min.-Verbrauch	15,4 kWh	14,5 kWh	14,8 kWh
WLTP-Verbrauch	17,9 kWh	18,5 kWh	19,0 kWh
Reichweite, elektrisch	364 km	381 km	361 km
Testverbrauch	21,4 kWh	19,4 kWh	20,1 kWh

Den bepunktierten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

GESAMTWERTUNG



KAROSSERIE

Raumangebot vorn	100 ¹⁾	83	85	87
Raumangebot hinten	100	70	73	75
Übersichtlichkeit	70	52	56	54
Bedienung/Funktion	100	82	92	86
Kofferraumvolumen	100	52	52	57
Variabilität	100	35	35	34
Zuladung/Anhängelast	50/30	32	29	32
Sicherheitsausstattung	150	80	109	90
Qualität/Verarbeitung	100/100	172	185	170
KAPITELWERTUNG	1.000	658	716	685

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	134	132	130
Sitzkomfort hinten	100	75	75	77
Ergonomie	150	82	89	85
Innengeräusche	50	37	40	39
Geräuscheindruck	100	88	90	88
Klimatisierung	50	38	38	44
Federung leer	200	138	140	136
Federung beladen	200	140	136	136
KAPITELWERTUNG	1.000	732	740	735

MOTOR / GETRIEBE

Beschleunigung	150	125	124	134
Höchstgeschwindigkeit	130	46	46	49
Getriebeabstufung Schaltung	100	100	100	100
Kraftentfaltung	50	48	48	48
Laufkultur	100	100	100	100
Verbrauch	300	264	268	267
Reichweite elektrisch	20	14	16	14
Reichweite gesamt	100	15	20	16
Laden/Tanken	25	8	10	14
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	10	10	10
KAPITELWERTUNG	1.000	730	742	752

FAHRDYNAMIK

Handling	150	77	78	89
Slalom	100	55	58	59
Lenkung	100	82	86	84
Geradauslauf	50	44	40	42
Dosierbarkeit der Bremse	30	18	20	25
Bremsweg kalt	150	93	95	109
Bremsweg warm	150	100	100	110
Traktion	100	80	60	80
Fahrsicherheit	150	138	138	136
Wendekreis	20	9	8	4
KAPITELWERTUNG	1.000	696	683	738

EIGENSCHAFTSWERTUNG	4.000	2.816	2.881	2.910
---------------------	-------	-------	-------	-------

KOSTEN / UMWELT

Bewerteter Preis ²⁾	675	127	98	127
Wertverlust ³⁾	50	11	9	12
Ausstattung	25	23	25	23
Multimedia	50	33	39	36
Garantie/Gewährleistung	50	28	25	50
Werkstattkosten ⁴⁾	20	–	–	–
Steuer	10	10	10	10
Versicherung	40	33	31	31
Kraftstoff	55	48	49	48
Emissionen	25	20	20	20
KAPITELWERTUNG	1000	333	306	357

GESAMTWERTUNG	5.000	3.149	3.187	3.267
---------------	-------	-------	-------	-------

PLATZIERUNG

3 2 1

¹⁾ maximal erreichbare Punktzahl, ²⁾ inkl. Testwagen-Optionen, ³⁾ ermittelt durch die DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahresleistung 20.000 km), ⁴⁾ ermittelt durch den ADAC.

Starke Stromer

Mit dem ID.4 GTX läutet VW die Ära der Elektro-GTI mit einem 299 PS starken Doppelmotor-SUV ein. Ohne Sportplakette klebt der Hyundai Ioniq 5 ihm mit ebenfalls einem Motor je Achse und ähnlicher Leistung wagemutig an der Stoßstange.

Über 45 Jahre ist es her, dass die erste GTI-Plakette an einen Golf geklebt wurde. Jetzt folgt der ID.4 als erster GTX – laut Pressemappe, die mindestens einen Jetta und Scirocco ignoriert. Egal, „GTX“ heißt jetzt „Elektro-GTI“, und im Urmodell-Vergleich sind tatsächlich Gemeinsamkeiten feststellbar. Das Leistungsgewicht etwa: Der Golf GTI von 1976 muss pro PS 7,72 kg wuchten, der ID.4 GTX 7,55 – 110 PS auf 850 kg versus 299 PS auf 2.257 kg. Gemein haben sie auch Bremsstrommeln an der Hinterachse und die Vmax-Werte. Der Golf fährt mit 182 km/h zwei Zähler schneller, was für den GTX ein Upgrade darstellt, denn die anderen ID.4 machen bei 160 Feierabend.

Für den Hyundai Ioniq 5 greifen die Koreaner zwar keine legendäre Historie auf, haben sich beim Design aber wohl am Hyundai Pony von 1975 orientiert. Das zeigt sich am ähnlich steilen Heckklappenwinkel und der kantigen Karosserie, die ihn ebenso von der Menge abhebt wie seine Außenbeleuchtung im Pixelstil.

Das Dualmotorkonzept der rund 300 PS starken E-Autos ähnelt sich mit 70- und 80-kW-Motoren vorn und 155 kW (VW 150 kW) hinten. Der Ioniq setzt an beiden Achsen auf Permanentmagnetmotoren, im ID.4 steckt vorn eine Asynchronmaschine. ▶

Text:

Thomas Hellmanzik

Fotos:

Achim Hartmann

IM VERGLEICH

HYUNDAI IONIQ 5

Zwei E-Motoren:
70 kW vorne,
155 kW hinten,
225 SystemkW,
72,6-kWh-Akku,
Ladeleistung: 220 kW,
ab 48.900 Euro

VW ID.4 GTX

Zwei E-Motoren:
80 kW vorne,
150 kW hinten,
220 SystemkW,
77-kWh-Akku,
Ladeleistung: 125 kW,
ab 50.415 Euro



Der neue Hyundai IONIQ 5



21-2021/23.09.2021 | Vergleichstest · Hyundai Ioniq 5 gegen VW ID.4 GTX



Ioniq 5

Die Fotos täuschen: Der 5 ist 35 cm länger als ein Golf und sieht eher nach Crossover als nach SUV aus. Cool: Pixelkunst in der Außenbeleuchtung.

Wollmilchsau-Versprechen

Klassenunterschiede existieren bei der Ladetechnik, doch zunächst drängt uns die Herstellerbeschreibung des GTX zur Fahrdynamik, denn auf der VW-Webseite heißt es: „Sportlich wie ein GTI, komfortabel wie ein SUV und nachhaltig wie ein ID.“ Ein Vergleich unserer Testdaten zum Golf VIII GTI holt den GTX in die Realität: minus 5 km/h beim Slalom, minus 13 km/h beim doppelten Spurwechsel, minus 70 km/h in der Spitze. Nun gut, nicht mal ein Porsche Macan GTS würde dieses Versprechen halten.

Auf dem Testgelände erreicht der GTX die anständigen, aber nicht richtig sportlichen Querdynamikwerte

Die Tasten auf dem Lenkrad sind nicht voneinander getrennt, aber echt – also keine Touchflächen.

des Ioniq 5. Nur übertrifft er seine ID.4-Geschwister keinen Deut – und das passt dann eher nicht so gut. Kurios ist das auch, weil der GTX als erster ID überhaupt eine ESP-Lockerung anbietet. Mit dem GTI hat der X außerdem gemein, dass die Fahrdynamikmanager genannte Regellogik die optionalen Adaptivdämpfer, Motoren und das ESP inklusive der radselektiven Bremsenriffe zentral über kurze Signalwege verwaltet.

Im Sport-ESP-Modus zeigt sich die Funktionsweise auf Landstraßen vor allem, wenn du am Kurveneingang mit rabiatem Hauruck einlenkst: Dann untersteuert der SUV kaum und wuppt das Heck nach

außen. In der Folge stabilisiert der Manager den Wagen aber so stark, dass dieses Verhalten kaum in einen flüssigen Ablauf einzubauen ist. Ein Sicherheitsplus stellt es genauso dar wie die mit 34,8 Metern aus 100 km/h starke Bremsleistung beider Fahrzeuge.

Über das Fahrpedal lässt sich ein Eindrehimpuls nur in Spitzkehren auslösen, und selbst dann nicht immer reproduzierbar. Einen Teil der Lenkarbeit über das Pedal zu erledigen, fällt damit ins Wasser.

Der VW ID.4 fährt präzise und schnell, nur eben nicht groß anders als seine Geschwister – die Elektro-GTI-DNA definiert er (hoffentlich) nicht. ►

Die Erwartungen an den 185 km/h schnellen Ioniq 5 bestimmt keine Sportplakette, denn ein wesentlich leistungsstärkeres N-Modell soll erst folgen. Doch auch weil der Ioniq 152 kg weniger wiegt, schießt er in zwei Sekunden auf 50 km/h und nimmt dem VW somit 0,6 Klicks ab. Das klingt nach wenig, lässt den Vortrieb aus dem Stand aber spürbar heftiger wirken, und bis 180 steigt der Abstand auf 3,2 Sekunden.

Der ID neigt sich gefühlt über Land nie so weit. Der Ioniq schon, denn in Wechselkurven schaukelt er etwas mehr. Zudem verheimlicht seine Lenkung den Aufbau der Seitenführungskräfte und verfehlt die

insgesamt gute Rückmeldung des VW. Der Hyundai fährt zwar weniger präzise, kommt aber reichlich zügig durch Kurven und am Ende kraftvoller wieder raus. Trotz des zweistufig deaktivierbaren ESP belässt es der Allrad dort bei sturer Traktion statt spaßiger Agilität per Fahrpedal.

Der Hyundai Ioniq 5 lädt viel schneller

Beim Landstraßenturnen ist ihm der Volkswagen überlegen, dafür spielt beim Laden nur der 5 in der Champions League. Der DC-Lader zeigt fast 800 Volt und pumpt mit bis zu 220 kW Strom in den 72,6-kWh-Akku, während der ID (77 kWh) nur



11 Kilowatt

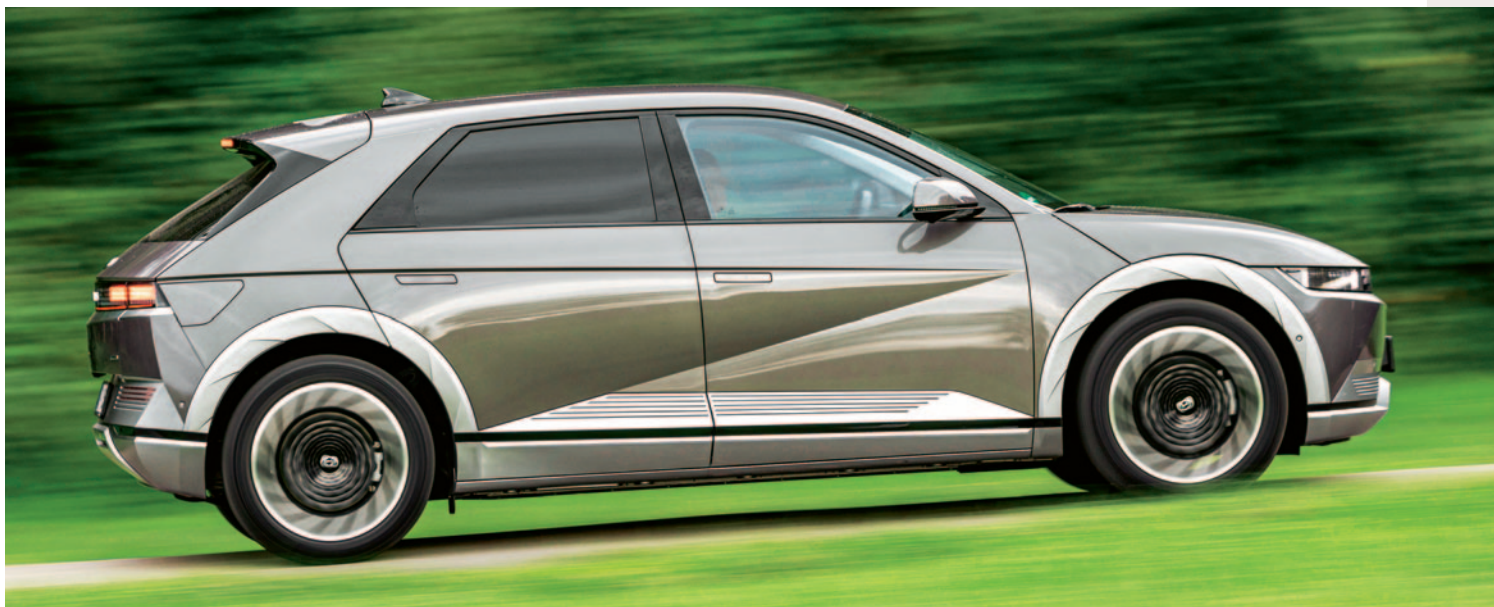
ziehen beide höchstens an unserer 22-kW-Wallbox. Nach 6:50 h ist der Ioniq vollgeladen, 7:15 h dauert es beim ID.4 GTX.

125 schafft. Anhand der Testverbräuche von 25,8 (Ioniq 5) und 27,4 kWh/100 km ergeben sich hier wie dort Reichweiten von rund 300 Kilometern. Auf Grundlage dieser Werte braucht der GTX 20 Minuten, um 150 Kilometer Reichweite zu laden, dem Hyundai genügen 11.

Den Ladestand zeigt der VW nur per Balkengrafik an; sobald er am Kabel hängt, steht im Tacho lediglich die Ladedauer bis 100 Prozent, aber nicht die bis zur empfohlenen 80-Prozent-Grenze. Die Ladestärke zeigt der Touchscreen in nachgeladenen Kilometern pro Stunde. Und der Ioniq? Liefert im Tacho alle Infos kompakt und eindeutig. ▶



Selbst bei nach vorne geschobener Mittelkonsole kann die Tasche in den Fahrerfußraum purzeln. Das Totwinkeldisplay wird per Blinker aktiviert, der einen Drehring für das Licht trägt. Es gibt zwar einen Lautstärke-Drehregler, aber leider nur eine Touch-Klimasteuerung. Das Ladekabel muss unter die Haube.



Der neue Hyundai IONIQ 5



21-2021/23.09.2021 | Vergleichstest · Hyundai Ioniq 5 gegen VW ID.4 GTX



ID.4 GTX

Das Elektro-GTI-Zeitalter startet mit dem großen GTX-SUV, dessen 21-Zoll-Räder in natura noch viel riesiger wirken.



Die Säulensuche ist beim 5 ebenfalls deutlich informativer, denn er spuckt Standortlisten in der Nähe oder auf der Route aus, die nach Ladestärke filterbar sind. Zudem kann geprüft werden, wie viele Säulen frei sind. Ioniq und GTX zeigen zusätzlich Ladepunkte auf der Karte an und setzen Stromtankpausen automatisch in längere Routen ein. Im ID.4 kann ansonsten nur nach Ladepunkten gesucht werden, ein Filter fehlt aber. Derzeit verteilt VW per Update die We-Charge-App, die zum Testzeitpunkt noch nicht verfügbar war.

Beim Rekuperieren beschränkt sich der ID.4 auf zwei Auswahlmöglichkeiten, mit denen die Basics super abgedeckt sind. Wenn per Getriebeknubbel am Tacho „D“ eingestellt wird, verzögert er beim Pedallupfen etwa so stark wie ein durchschnittlicher Verbrenner und rekuperiert stärker, wenn er zu anderen Autos aufschließt, ansonsten (meistens) auch bei Tempolimitänderungen. Auf „B“ steigt die Energierückgewinnung auf ein Verzögerungsmoment von höchstens 0,15 m/s², was bei uns in Stutt-

gart dicke genügt, um bergab das 40-km/h-Kessellimit einzuhalten.

Im Hyundai berücksichtigt die Automatik nur den vorausfahrenden Verkehr, dafür kommt man im i-Pedal-Modus meist ohne Bremspedal aus. Das braucht zwar kurz Gewöhnung, klappt dann aber gut – und es verblüfft, wie oberschmeidig der Wagen in diesem Modus zum Stehen kommt. Zusätzlich gibt es zahlreiche Zwischenstufen und sogar eine, die den Ioniq lange fast verzögerungsfrei rollen lässt, wenn du lupfst.

Der elektrische Bremskraftverstärker im VW ermöglicht zwar speziell beim Sportfahren eine deutlich bessere Dosierung, doch innerorts überpinselt das Brake-by-Wire-System des Hyundai den Übergang auf die mechanische Bremse noch eine Idee feiner. Hier wie dort gilt: Für E-Autos gelungene Bremssysteme.

Feine Unterschiede gibt es auch bei der Bedienung. Beim GTX stören etwa die mühselig steuerbaren Lenkrad-Touchfelder und die unbeleuchteten Slider und Touchinseln. Wie im ID.3 muss der Fahrer mit zwei

Fensterhebertasten auskommen und die hinteren per „Rear“-Touchfläche aktivieren. Wie die Wolfsburger die Bedienqualität wegsparen, muss für die Infotainment-Truppe bitter sein. Denn deren System bietet meist eine sinnvolle Struktur sowie Benutzerfreundlichkeit und etwa eine Routenführung, mit der du an komplexen Autobahnkreuzen richtig fährst.

Im Ioniq geht vieles einfacher, schon wegen der Direktwahlknöpfe. Die Klimasteuerung läuft jedoch über eine Toucheinheit, die immerhin nur für die Lenkradheizung und Sitzklimatisierung auf den Touchscreen geholt werden muss.

Hochwertiges Interieur im Ioniq

Eine Belüftung ist hier den Ioniq-Sitzen vorbehalten, auf denen man viel höher und mit perfekt positionierten Armlehnen sitzt. Zudem wirkt das schick eingerichtete Interieur insgesamt hochwertiger als das ordentliche im ID. Beim Federn kehrt sich die Bewertung dann um: Sehr ordentlich beim Hyundai, doch im weichen Dämpfermodus glättet der

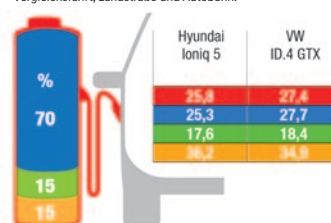
GTX manch kaputte Straße besser. Dazu gibt es Massagesitze mit ausziehbaren Beinauflagen und etwas zu schmalen, aber bequemen Einzelarmlehnen. Dem ID.4 fehlen verstellbare Kopfstützen, wobei die im 5 in der ersten Einstellung etwas zu nah am Fahrer sind. Eine Position fürs Nickerchen lässt sich in beiden Autos einrichten, die Liege-Beinstützen hat wiederum nur der Ioniq.

Der zeigt sich insgesamt praktischer, etwa mit einer Handschuhfach-Schublade und elektrisch verstellbaren Rücksitzen plus manueller Lehnverstellung. Unter der Bank hat er eine 230-Volt-Dose und für die Ladesteckdose außen sogar einen Adapter auf die Spannung: für E-Grill, Boombox, Kühlkasten oder Heckenschere – was eben so einfällt. Dafür mangelt es an Fußraum unter den Vordersitzen, der schon beim VW nicht grandios ist; Beinfreiheit gibt es in beiden Fonds massig.

Was das alles kostet? Auf ein gleiches Ausstattungsniveau gehoben ist der ID effektiv gut 2.000 Euro teurer. „Effektiv“ deshalb, weil der Ioniq die volle Fördersumme von 9.570 Euro inklusive Herstelleranteil einstreicht, obwohl er mit 305 PS netto mindestens über 40.000 Euro kostet – genau wie der GTX, für den es nur 7.975 Euro gibt. Wie das geht? Hyundai hat die Motorisierung als Sonderausstattung deklariert, und das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle bestätigt auf explizite Anfrage: Die ist für die Höhe des Bonus auch hier irrelevant. Sie entscheiden: Gelbe Karte fürs Grauzonengrätschen oder eine Schlau-fuchsplakette? ■

VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch – so messen wir den Stromverbrauch:
70 % Pendler-Verbrauch: mehrfach gefahrene Kurzstrecke von 21 km mit 70 % Stadt-, 30 % Überlandanteil.
15 % Eco-Verbrauch: ökonomisch gefahrenes Fahrprofil unter Nutzung der maximalen Reichweite mit Stadt-, Überland- und Autobahnanteil. Autobahntempo 130 km/h.
15 % Sportfahrer-Verbrauch: Konstantfahrt mit 80 % Vmax (maximal 160 km/h) plus Verbrauchsinformation aus einer Vergleichsfahrt, Landstraße und Autobahn.



DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp	Hyundai Ioniq 5	VW ID.4 GTX
ANTRIEB		
Motorbauart	permanentregelter Synchronmotor vorn und hinten	fremderregter Asynchronmotor vorn, permanenterregter Synchronmotor hinten
Leistung vorn/hinten	kW 70/155	80/150
max. Drehmoment vorn/hinten	Nm 255/350	162/310
Systemleistung	kW/PS 225 (305)	220 (299)
Systemdrehmoment	Nm 605	460
Kraftübertragung	Allradantrieb, feste Übersetzung	Allradantrieb, feste Übersetzung
Testwagenbereifung	vorn 255/45 R 20 Y hinten 255/45 R 20 Y Michelin Pilot Sport 4 SUV	235/45 R 21 T 235/40 R 21 T Hankook Ventus S1 evo [®] EV
ABMESSUNGEN/GEWICHTE		
Leergewicht/Zuladung/Sitze	kg 2.105/435/5	2.257/493/5
Anhängelast/gebremst	kg 750/1.600	750/1.200
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe	mm 4.635 × 1.890 (2.116) × 1.605	4.582 × 1.852 (2.108) × 1.637
Radstand	mm 3.000	2.769
Wendekreis links/rechts	m 12,5/12,5	11,0/10,9
Gepäckraum	l/VDA 499/1.559	543/1.575
Quadermaß klein	mm 300 × 1.040 × 665	460 × 890 × 680
Länge × Breite × Höhe groß	mm 1.300 × 1.040 × 665	1.390 × 890 × 680
Ladekantenhöhe	mm 750	735
Innenbreite vorn/hinten	mm 1.570/1.580	1.500/1.485
Innenhöhe vorn/hinten	mm 1.030/950	1.075/970
Normsitzraum	mm 830	760
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm 610	600
VERBRAUCH/REICHWEITE/CO ₂		
Testverbrauch	kW/100 km 25,8	27,4
ams-Eco/Driver/ Sportfahrer	17,6/25,3/36,2	18,4/27,7/34,9
CO ₂ -Ausstoß im Test ¹⁾	g/km 103	111
Ladeenergie Vollladung ²⁾	kWh 77	81
Ladedauer AC ³⁾	h:min 6:50	7:15
Ladedauer DC für 150 km ³⁾	min 11	20
WLTP-Verbrauch gesamt	kWh/100 km 17,7	18,2
Batteriekapazität netto	kWh 72,6	77,0
Reichweite Eco/Test	km 438/298	440/295
BESCHLEUNIGUNG/HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT		
Beschleunigung	s	
0 – 50 km/h	2,0	2,6
0 – 80 km/h	3,7	4,6
0 – 100 km/h	5,4	6,4
0 – 130 km/h	8,9	10,0
0 – 160 km/h	14,2	15,5
0 – 180 km/h	19,5	22,7
0 – 400 m	13,8	14,6
Zwischenspur	s	
60 – 100/80 – 120 km/h	2,9/3,8	3,2/4,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h 185	180
BREMSWEGE		
aus 100 km/h kalt	m 34,8	34,8
aus 130 km/h kalt/warm	58,0/57,6	59,0/58,6
INNENGERÄUSCHE		
bei 80/100 km/h	letzter Gang 64/66	63/65
bei 130/160 km/h	69/73	68/71
FAHRVERSUCHE		
Slalom 18 m	TC/ESP ein/aus 63,2/63,6	62,9/63,0
doppelter Spurwechsel	km/h 127,3/128,2	128,6/129,0
Fahrdynamikbewertung	◀◀▶▶	◀◀▶▶
Lenkpräzision	indirekt/direkt ●●●●●	●●●●●
Balance	unter-/übersteuernd ●●●●●	●●●●●
ESP	konservativ/sportlich ●●●●●	●●●●●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll ●●●●●	●●●●●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich ●●●●●	●●●●●
KOSTEN		
Festkosten	Euro	
Steuer ⁴⁾ /Haftpflicht	74,-/447,-	80,-/429,-
Teilkasko ⁵⁾ /Vollkasko ⁶⁾	106,-/730,-	111,-/507,-
Unterhaltskosten im Monat ⁷⁾		
bei 15.000/30.000 km/Jahr	Euro 258,-/470,-	262,-/478,-
Grundpreis	Euro 60.750,- ⁸⁾	50.415,- ^{9/10)}
Testwagenpreis	Euro 62.350,- ^{8/10)}	57.855,- ^{9/10)}

¹⁾ auf Basis Strommix für Deutschland mit 401 Gramm CO₂ pro kWh; ²⁾ Messung inkl. Ladeverlusten an Typ 2 (max. 22 kW möglich);
³⁾ theoretischer Wert bezogen auf Testverbrauch und maximal mögliche Ladeleistung;
⁴⁾ steuerbefreit für 10 Jahre; ⁵⁾ ohne SB; ⁶⁾ mit 150 Euro SB; ⁷⁾ ohne Wertverlust;
⁸⁾ vor Abzug von 9.570 Euro Umweltbonus; ⁹⁾ vor Abzug von 7.975 Euro Umweltbonus;
¹⁰⁾ inklusive fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Hyundai Ioniq 5	VW ID.4 GTX
KAROSSERIE		
Raumangebot	(20) 13	11
Kofferraum	(15) 9	11
Zuladung	(10) 3	4
Variabilität/Funktionalität	(20) 18	16
Instrumente/Anzeige	(30) 20	17
Bedienung	(40) 28	20
Rundumsicht	(5) 4	4
Qualitätsanmutung	(10) 8	6
Summe	(150) 103	89
SICHERHEIT		
Sicherheitsausstattung/-assistenz	(30) 22	20
Licht	(15) 10	14
Bremsweg kalt (100 km/h)	(20) 12	12
Bremsweg kalt (130 km/h)	(20) 13	11
Bremsweg warm (130 km/h)	(20) 14	12
Pedalgefühl	(5) 3	4
Fahrstabilität	(40) 33	35
Summe	(150) 107	108
KOMFORT		
Federungskomfort	(40) 30	24
Sitze vorn	(20) 15	17
Sitze hinten	(15) 13	11
Multimedia	(30) 19	20
Komfort-Assistenzsysteme	(10) 7	8
Klimatisierung	(15) 11	13
Innengeräusch-Messwerte	(10) 7	8
Geräuscheindruck	(10) 8	8
Summe	(150) 110	119
ANTRIEB		
Laufkultur	(10) 10	10
Durchzugskraft	(25) 12	10
Ladedauer für 150 km Reichweite	(25) 18	13
Ladedauer Vollladung Wallbox	(10) 9	9
Rekuperationsvariabilität	(10) 8	5
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit	(20) 8	7
Testverbrauch	(20) 11	10
Lademöglichkeiten für Akku	(10) 8	6
Reichweite	(20) 10	10
Summe	(150) 94	80
FAHRVERHALTEN		
Fahrdynamik	(10) 4	4
Handling/Fahrspaß	(25) 18	21
Lenkung	(20) 14	17
Wendekreis	(10) 0	5
Traction/Wintertauglichkeit	(15) 13	13
Fahrmodi/Regelsysteme	(10) 4	6
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10) 8	8
Summe	(100) 61	74
UMWELT		
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50) 13	13
Summe	(50) 23	21
Eigenschaftswertung	(750) 498	491
KOSTEN		
Testwagenpreis*	(50) 19	25
Ausstattung*	(10) 10	5
Aufpreisgestaltung	(15) 2	4
Wiederverkaufschancen	(10) 7	7
Festkosten für 5 Jahre*	(10) 9	10
Wartung/Reparatur 100.000 km*	(20) 15	15
Kraftstoffkosten 100.000 km*	(25) 14	15
Garantie	(10) 9	5
Summe	(150) 133	124
Gesamtwertung	(900) 631	615

* Bester erhält volle Punktzahl.
Bewertet nach dem Punkteschema „Elektro-Fahrzeuge“.

1

2



1 Hyundai Ioniq 5
Nummer fünf
bringst Leben ins
E-Geschäft mit
Power beim Laden
und Fahren, coolen
Retro-Elementen
und umfangreichen
Rekuperationsmodi
sowie guter Lade-
stationssuche.



2 VW ID.4 GTX
Vier gewinnt dies-
mal trotz guter
Fahreigenschaften
und toller Federung
nicht. Etwa wegen
der Bedienung, der
geringeren Lade-
leistung, und weil
er als GTX nur wenig
Extraspaß liefert.

Elektroauto-Kampfansage

Der Ioniq 5 von Hyundai ist eine Kampfansage auf dem Markt der Elektroautos. Er ist schick, bietet tolle Technik und ist für einen Basispreis von 41.900 Euro zu haben.

- E-Auto mit Anspruch auf Technologieführerschaft
- 800 Volt Spannung und bidirektionales Laden
- Zahlreiche besondere Ausstattungsdetails

© 2021 ADAC e.V



Der koreanische Autohersteller Hyundai hat für seine zukünftigen Elektroautos eine neue Submarke gegründet: Ioniq. Das ist ein bisschen verwirrend, denn den Namen Ioniq gibt es schon als Baureihenbezeichnung bei Hyundai.

Den Anfang macht seit Mitte 2021 der Ioniq 5. Klassifiziert wird der Neuling als CUV, übersetzt: ein Crossover Utility Vehicle – eine Mischung aus Sportcoupé und SUV wie zum Beispiel der Mazda MX-30. Der Ioniq 6, der im Lauf des Jahres 2022 folgt, wird als elektrische Sportlimousine gegen Tesla & Co. antreten. Der Ioniq 7 soll ab 2024 als klassischer großer SUV die Konkurrenz aufmischen.

Ioniq greift VW und Tesla an

Mit der neu entwickelten E-GMP-Plattform hat sich der Mutterkonzern Hyundai das ambitionierte Ziel gesteckt, bis 2025 technologisch eine Spitzenposition in der Elektromobilität einzunehmen. Was gar nicht so unwahrscheinlich klingt: Im Punkt Energieeffizienz setzen die Koreaner

zumindest momentan Maßstäbe. Der Hyundai Kona zum Beispiel ist effizienter als das Tesla Model 3 und auch als der viel jüngere VW ID.3.

Ein entscheidender Faktor für die angestrebte Spitzenstellung ist die Elektroarchitektur, die – wie übrigens auch beim Porsche Taycan – mit einer Spannungslage von 800 statt der üblichen 400 Volt arbeitet. So lassen sich höhere Geschwindigkeiten beim Laden erzielen.

Um die Schnellladefähigkeit zu demonstrieren, war bei der ersten Testfahrt mit dem Ioniq 5 ein Stopp an einer 350-kW-Säule vorgesehen. Dort angekommen, zeigte der Bordcomputer den Akkufüllstand mit 63 Prozent an – eigentlich keine gute Voraussetzung für eine hohe Ladeleistung. Grund: Das bordeigene Batteriemanagement aller Elektroautos lässt nämlich die maximale Ladeleistung nur zu, wenn die Batterie weitgehend geleert ist. Folge: Je gefüllter der Akku, desto weniger stark wird er geladen. Trotz der 63 Prozent Energie im Akku fing der Ioniq 5 ohne Umschweife mit 223

kW an zu laden. Bei 80 Prozent Füllstand lag immer noch 98 kW Ladeleistung an – beeindruckende Werte.

Preis und Leistung des Hyundai Ioniq 5 sind hervorragend

Eine hervorragende Figur macht der Ioniq 5 vor allem, wenn man das gebotene Preis-Leistungs-Verhältnis in Betracht zieht. So ist die Topversion mit 72,6 kWh großer Batterie, zwei Elektromotoren und einer Systemleistung von 225 kW/305 PS sowie 605 Nm Drehmoment schon für unter 50.000 Euro zu haben. Die Basisversion mit kleinerer Batterie und weniger Leistung kostet 41.900 Euro.

Die Inneneinrichtung wirkt modern, trotz geradezu untypisch vieler Knöpfe und Schalter an der Mittelkonsole. Und so gelingt es ohne Bedienungsanleitung, sich mit dem Auto schnell weitgehend vertraut zu machen. Das Head-up-Display mit Augmented-Reality-Funktion spiegelt die wichtigsten Fahr-Informationen ins Blickfeld auf der Windschutzscheibe und zeigt mit Navigationspfeilen auf der Fahrbahn, wo man abbiegen muss. Ist der Blinker gesetzt, erscheint im Fahrerdisplay (wie schon beim neuen Tucson) ein Kamerabild des rückwärtigen Verkehrs, zum Beispiel das Fahrrad, das sich von hinten nähert – ein echter Sicherheitsgewinn. ►

ADAC Redakteur Rudschies fühlt sich sichtlich gut im Ioniq 5.

Foto:
© ADAC/Wolfgang Rudschies



Die Materialien des Armaturenrägers oder der Türtafeln erscheinen an keiner Stelle billig oder fragil, wie bei manchem anderen E-Auto.

Sehr besonders machen den Hyundai Ioniq 5 weitere Details wie eine elektrisch verschiebbare Rückbank. Wer sich auf der Langstrecke mal eine Ruhepause gönnen will, kann auf Knopfdruck den Vordersitz in Liegeposition manövrieren. Das optionale Solardach liefert Strom für die Klimatisierung oder wird in die Batterie im Unterboden gespeichert. Und im Fach („Frunk“) unter der vorderen Haube befindet sich neben den Ladekabeln ein Steckeradapter, der es ermöglicht, externe 230-Volt-Geräte anzuschließen und mit Strom aus dem großen Akku zu versorgen. Zutaten, die in dieser Kombination bislang in keinem anderen Elektroauto zu haben sind – auch nicht in deutlich teureren Modellen.

Hyundai Ioniq 5: Reichweite bis 480 Kilometer

Das Fahrwerk des Ioniq 5 ist insgesamt gut abgestimmt, straff aber nicht unkomfortabel. Wobei es in manchen Situationen ein wenig an Geschwindigkeit fehlt – möglicherweise wegen der hart abrollenden Reifen. Die Rekuperation lässt sich per Wahlhebel links und rechts am Lenkrad je nach Gusto und Fahrsituation in Stufen einstellen. Läuft es auf ein langsames Auto auf, bremst es vorausschauend ab und trägt damit zum sparsamen Einsatz der Energie bei. Reichweite je nach Modellversion: 360 bis 481 Kilometer.

Das elektronische Spurhaltesystem macht seine Sache vorbildlich, greift wenn nötig sanft ein und lässt sich leicht überstimmen, so dass den Fahrer äußerst selten das Gefühl der Bevormundung überkommt. An diesem Beispiel zeigt sich, wie gewinnbringend für den Kunden eine sorgsame Abstimmung solcher Systeme ist.

Man darf gespannt sein, ob der Hyundai Ioniq 5 diesen insgesamt sehr guten ersten Eindruck im ADAC Autotest bestätigen kann.

Wolfgang Rudschies ■



Modernes Cockpit mit großen Bildschirmen, aber auch Knöpfen zur Direktwahl.

Foto: © ADAC/Wolfgang Rudschies



Pausenposition: Bequeme Liegesitze mit Fußstütze vorn.



Die Rücksitze lassen sich auf Knopfdruck elektrisch verschieben.



Edel gestaltete Türtafeln zieren den Innenraum.



Noch ein markantes Bauteil: Voll-LED-Scheinwerfer.



Das Solardach schafft eine Peakleistung von 205 Watt.



Ich habe was, was ihr nicht habt

Mit dem Ioniq 5 stellt Hyundai sein erstes vollelektrisches Fahrzeug vor, das kein Umbau eines bereits existenten Verbrennermodells ist, sondern eine spezielle Elektro-Plattform nutzt. Seinen Konkurrenten hat der Ioniq die leistungsfähige 800-Volt-Ladetechnologie voraus. Solarzellen auf dem Dach gibt es auch.



Hyundai Ioniq 5:
Als E-CUV – elektrisches Crossover Utility Vehicle – wollen die Südkoreaner ihren neuen Stromer verstanden wissen.

Hyundai hegt ambitionierte elektrische Ziele. Bis 2025 will der südkoreanische Hersteller nichts weniger als zum europaweit führenden Anbieter von E-Autos werden. „Dieser Konzern ist bereit, bei alternativen Antrieben unheimlich Gas zu geben“, sagt Hyundai-Deutschland-Geschäftsführer Jürgen Keller; und auch wenn die Sache mit dem Gasgeben eher metaphorisch gemeint ist, tut das der dahinter zu vermutenden Entschlossenheit keinen Abbruch.

Neben dem Wasserstoff-Crossover Nexo und allerlei Plug-in Hybriden bevölkert zwar schon jetzt eine rein batterieelektrische Version

des Kona das Modellprogramm. Ergänzend hat Hyundai aber eine eigene elektrische Submarke gegründet, Ioniq heißt sie, ihr erster Spross Ioniq 5 startet jetzt in den Markt.

Moment mal, mag der in der Elektro-Szene bewanderte Leser da einwenden, Ioniq – den gibt's doch schon längst? Richtig, die erste Generation wurde bereits 2016 vorgestellt, für damalige Verhältnisse ungewöhnlicherweise gleich mit drei Alternativ-Antrieben – rein batterieelektrisch, Hybrid und Plug-in Hybrid.

Mit dem ersten seines Namens hat der neue Ioniq 5 indes gar nichts mehr gemeinsam. Ausschließlich

pur elektrisch ist er unterwegs, vor allem aber baut er auf der speziellen „Electric Global Modular Plattform“ (E-GMP) auf, die auch Konzernschwester Kia für den eng verwandten Kia EV6 verwendet.

Optisch sieht der 4,64 Meter lange Ioniq 5 ein bisschen so aus, als sei er aus der Zukunft ins Hier und Jetzt gebeamt worden. Klare, scharfe Kanten, glatte Flächen, bündig versenkte Türgriffe, Tagfahrleuchten in rechteckiger Pixelgrafik, am Heck ein Leuchtenband, für das man, wie Chefdesigner Thomas Bürkle sagt, richtiggehend „gekämpft“ habe. Captain Future hätte seine Freude an diesem Crossover.

Vier Varianten bis 305 PS

Jenseits des spacigen Stils interessieren den E-Autofahrer aber in erster Linie die technischen Details, und da vor allem, wie es um Antrieb und Reichweite bestellt ist. Vom Ioniq 5 wird es vier Varianten geben, mit kleiner und größerer Batterie, mit Heck- oder Allradantrieb, in letzterem Fall arbeitet ein zweiter Elektromotor an der Vorderachse.

Die Versionen im Überblick:

- 58-kWh-Akku, Heckantrieb, 125 kW/170 PS, maximale Reichweite 384 km, Preis ab 41.900 Euro.
- 58-kWh-Akku, Allradantrieb, 173 kW/235 PS, maximale Reichweite 360 km, Preis ab 45.700 Euro.
- 72,6-kWh-Akku, Heckantrieb, 160 kW/217 PS, maximale Reichweite 481 km, Preis ab 45.100 Euro.
- 72,6-kWh-Akku, Allradantrieb, 225 kW/305 PS, maximale Reichweite 460 km, Preis ab 48.900 Euro.

Mit wem der Koreaner um Kunden konkurriert, ist klar – neben dem verschwisterten Kia EV6 legt er sich vor allem mit VW ID.4 und ID.4 GTX, Audi Q4 e-tron, Skoda Enyaq iV, Cupra Born oder Mercedes EQA an. Was die anderen nicht haben: Beim Laden unterstützt nicht die übliche 400-Volt-Technologie, sondern ein leistungsfähiges 800-Volt-System, wie es ansonsten nur in den lichten Höhen des Hochpreissegments (wie Porsche Taycan, Audi e-tron GT) geboten wird.

In 18 Minuten auf 80 Prozent

Was das bedeutet, lässt sich in der Währung Zeit ausrechnen: An der 350-kW-Schnelladesäule braucht es im Idealfall nur 18 Minuten, um die Hochvoltbatterie von 10 auf 80 Prozent Ladestand zu bringen, in fünf Minuten soll Strom für weitere 100 Kilometer Strecke nachgetankt sein. Hyundai hat sich dem Schnellladenetz Ionity angeschlossen, im Rahmen des „Charge myHyundai“-Programms zahlt der Ioniq-5-Kunde reduzierte 29 Cent pro kWh.

An der verbreiteteren 50-kW-Schnellladestation nimmt das 0-auf-80-Prozedere je nach Modellvariante in etwa 50 bis 60 Minuten in Anspruch. Und das standardmäßige Laden von Wechselstrom (AC) an der 11-kW-Wallbox oder -Säule erfolgt dreiphasig, in fünf bis sechs Stunden ist der Ioniq 5 dann wieder komplett gesättigt. ►

Gegen 1.500 Euro Aufpreis generiert ein Solardach 1.500 Kilometer Zusatz-Reichweite pro Jahr, „gemessen in südeuropäischen Gebieten“, wie Hyundai allerdings vorsorglich anmerkt. Und dank seiner bidirektionalen Ladefähigkeit (Vehicle-to-Load oder V2L, wie der Fachmann sagt) wird der Ioniq 5 zur überdimensionalen Powerbank, darüber freuen sich dann das strombedürftige E-Bike oder, beim Picknick, der Elektrogrill.

Elektrisch verschiebbare Rückbank

Wie segensreich sich so eine E-Plattform auswirken kann, ist im Innenraum zu besichtigen. Dank des üppigen Radstands und weil lästige Raumfresser wie ein Mitteltunnel wegfallen, gibt es jede Menge Bewegungsspielraum. Die Rücksitzbank lässt sich nicht nur umklappen, sondern auch bis zu 13,5 Zentimeter längs verschieben, wahlweise sogar elektrisch, auch das findet man nicht alle Tage. Das Kofferraumvolumen variiert so zwischen 499 und 1559 Litern, ein zusätzliches Staufach unter der Fronthaube („Frunk“) nimmt weitere 57 Liter auf und schluckt beispielsweise die Ladekabel. Nicht selbstverständlich für ein Elektroauto: Der Ioniq 5 kann einen Anhänger in Schlepp nehmen, die Anhängelast beträgt 750 oder (bei den Allradvarianten) 1.600 Kilogramm.

Einen echten Wow-Effekt liefern die beiden großformatigen und zu einer optischen Einheit zusammengefügtten Bildschirme, weiß umrandet sind sie und mit ebenfalls weiß grundierter Benutzeroberfläche versehen, Apple-Style trifft auf Kindle Paperwhite. Das Head-up-Display in Bigsize-Dimension zaubert optional Augmented-Reality-Funktionen ins Blickfeld, Außenspiegel-Kameras übertragen, ebenfalls optional, bei gesetztem Blinker das Geschehen im Toten Winkel aufs Fahrerdisplay. Immer wieder freut es uns, bei aller Digitalisierung noch klassisch-haptische Bedienelemente vorzufinden, der Ioniq 5 ermöglicht so einen fummelfreien Direktzugriff auf wichtige Funktionen wie die der Klimaanlage.

Die Mittelkonsole heißt jetzt Multifunktionsinsel und ist um 14 Zentimeter zurückzuschieben; dass der Automatik-Wählhebel ans Lenkrad wandert, schafft zusätzlichen Freiraum.

Lümmeln während des Ladens

Einen besonderen Coolness-Faktor bieten freilich die Vordersitze mit Relax-Funktion (1.100 Euro), auf Knopfdruck sind sie in Liegeposition zu bringen, entspannter lässt sich die Ladepause kaum überbrücken.

„Wir haben immer ein Wohnzimmer vor Augen gehabt“, sagt Designchef Bürkle über die Interiurgestaltung; auf „dekorative Details“ sei aber bewusst verzichtet worden, selbst das Hyundai-Logo fehlt am Lenkrad, „das braucht es nicht“, erklärt Bürkle selbstbewusst. Ob dem Kunden die so erzeugte minimalistische, wenn auch hochwertige Schlichtheit gefällt, ist letztlich Geschmackssache, ein bisschen sehnsuchtsvoll haben wir schon an den edlen Materialmix im Audi Q4 e-tron gedacht, als wir zu unserer ersten Ausfahrt mit dem Ioniq 5 aufgebrochen sind.

Gegenstand dieses ersten Kennenlernens war das Topmodell, mit großer Batterie also und 225 kW/305 PS, dazu elektrischem Allradantrieb. Wieder einmal bestätigt es sich, wie erbaulich elegant elektrisches Fahren doch ist. Bis auf den Fußgängerwarnton gibt der Ioniq 5 beim Los-



Laden wie beim Porsche Taycan:
Der Ioniq 5 bedient sich der 800-Volt-Technologie.

fahren keinen Laut von sich, mit ansatzlosem Vorwärtsdrang setzt sich der Zweitonner in Bewegung, 605 Newtonmetern sei Dank. Zum Wohle der elektrischen Reserven ist die Höchstgeschwindigkeit auf 185 km/h begrenzt, das wird nur der Bleifuß-Fraktion alter Schule nicht reichen. Das Fahrwerk, dankenswerterweise eher komfortabel statt sportlich-straft abgestimmt, bügelt Unebenheiten zuvorkommend aus, auch das passt zur relaxten E-Charakteristik.

Mit 407 Kilometern Reichweite schickt uns der Bordcomputer auf Tour, nach 83 Kilometern geschwindigkeitsbegrenzter Strecke sind davon noch 323 Kilometer übrig, als Verbrauch notieren wir 17,5 kWh Strom.

Zur Preispolitik muss noch gesagt werden, dass Hyundai etliche der besonders interessanten Extras in Pakete (Dynamiq, Techniq, Uniq) integriert hat. Das bedeutet, dass das Head-up-Display mit Augmented-Reality-Darstellung oder der Totwinkelassistent mit Monitoranzeige



Einen echten Wow-Effekt
liefern die beiden großformatigen Bildschirme.

Bestandteile des 11.850 Euro teuren Uniq-Pakets sind, das gleichzeitig die Voraussetzung dafür ist, das Solardach, die elektrisch (!) verschiebbare Rückbank und die Relax-Vordersitze überhaupt bestellen zu können. Davon einmal abgesehen, fällt die Serienausstattung lobenswert umfangreich aus; Digital-Cockpit, Navi und Rückfahrkamera gehören ebenso dazu wie Sitzheizung, Zweizonen-Klimaautomatik, Autobahn-Assistent und Adaptivtempomat.

Sportlimousine und SUV folgen

Lange wird der Ioniq 5 übrigens nicht allein bleiben. 2022 soll ihm die Sportlimousine Ioniq 6 Gesellschaft leisten, 2024 kommt das große SUV Ioniq 7 hinzu.

Wenn sich deren Karriere ähnlich erfolgreich anlässt wie die des „5ers“, kann Hyundai Deutschland-Chef Keller wohl zufrieden sein. Das Launch-Modell Ioniq 5 Project 45, sagt er, sei innerhalb von 24 Stunden restlos ausverkauft gewesen.

Ulla Ellmer ■



Spaciger Style:
Captain Future hätte seine Freude am Ioniq 5.

Der neue Hyundai IONIQ 5



online · 30.06.2021 | Fahrbericht · Hyundai Ioniq 5



Ioniq 5: Hoch spannend

Hyundai treibt mit der 800-Volt-Ladetechnologie die Spannung auf die Spitze.

Man erinnert sich kaum noch: Vor gar nicht allzu langer Zeit war Hyundai irgendwas mit preiswert und fünf Jahren Garantie. Doch mittlerweile hat sich das Image grundlegend gewandelt.

Beim Design ist den Koreanern der Wandel zu Höherem längst gelungen, auch in Sachen Sportlichkeit stehen sie weit oben – vor allem aber sind sie führend bei technologischer Vielfalt. Hybriden, E-Autos und Wasserstoff – das bietet außer Toyota nur der Konzern in Seoul. Schließlich lautet Hyundai übersetzt: modernes Zeitalter. Da verpflichtet allein schon der Name...

Das Ziel allen Strebens ist klar: Die Marke will wie selbstverständlich mit auf dem Zettel stehen, wenn der Kauf eines Autos ansteht. Auch und ausdrücklich in Konkurrenz zu VW. Mit Erfolg: Der Kona fuhr als erstes SUV im B-Segment mit Strom – nun treibt Hyundai mit dem Ioniq 5 die Spannung auf die Spitze.

Denn während die E-Autos dieser Welt – auch Hauptkonkurrent VW ID.4 – noch mit 400-Volt-Technik

unterwegs sind, haben die Koreaner gleich mal verdoppelt. Das ist im Markt der Masse dann schon eine Ansage. Über 800 Volt verfügen sonst nur Porsche Taycan und Audi RS e-tron GT. Die aber sind locker zwei- bis viermal so teuer.

Selbstverständlich ist die Technik aufwändig, dafür sind die Kabel dünner, besser zu verlegen und bis zu 30 Kilo leichter. Und weil ihnen bei Hyundai auch Performance am Herzen liegt, haben sie sich für permanenterregte Synchronmaschinen entschieden. Natürlich hätte es preiswertere Alternativen gegeben – bei denen Strom das Feld erzeugt und die größer bauen und heißer werden. Aber das wäre halt gekleckert gewesen...

Und selbst die teuren Motoren sind keine normalen. Statt rundem Draht verwenden sie (wie bei Porsche) rechteckiges Kupfer in Haarnadel-Wicklung. Für höheres Drehmoment, bessere Kühlung, einfachere Isolation. Manchmal sind es die kleinen Dinge, die den großen Unterschied machen.

Der Grund ist ein simpler: Längst wollen sie bei Hyundai mit ihren Autos ins Herz treffen. Und das schlägt bei E-Autos nun mal für große Reichweiten und mehr noch für kurze Ladezeiten. Wenn man in fünf Minuten Strom für 100 Kilometer in die Zellen pressen kann, schwindet die Bedeutung anderer Faktoren. Zugegeben: Man braucht eine ordentliche Schnellladesäule – aber dennoch gehen da selbst notorischen Nörglern langsam die Argumente aus.

Zur Wahl stehen Akkus mit 58 und 72,6 kWh

Zumal man sich den Ioniq 5 maßschneidern kann. Zur Wahl stehen Akkus mit 58 und 72,6 kWh, Heck- und Allradantrieb – sowie in der Folge ein Spektrum zwischen 170 und 305 PS bei Reichweiten von 360 bis 480 Kilometern (WLTP). Tempo 100 liegen bei Allrad und großem Akku nach 5,2 Sekunden an, bei Heckantrieb mit kleiner Batterie vergehen aber auch bloß 8,5. Rauf geht's so oder so bis Tempo 185. ►



Um die Technik herum haben die Koreaner viel glattes Blech gekantet. Hinten mit wuchtiger C-Säule, vorne mit einer Haube, die wie eine Muschel über den Kotflügeln liegt. Das sieht schick aus, verbessert obendrein die Aerodynamik – und kaschiert ein wenig, dass da ein 4,64 Meter langes Gefährt mit drei Metern Radstand daherkommt. Das digitale Cockpit wird beherrscht von zwei 12-Zoll-Displays. Links die Instrumente, rechts das Infotainment. Pfiffig: Wer zwischen den Fahrmodi Eco, Normal und Sport wechselt, kann die zugehörige Reichweite gleichgroß mit der Tempo-Anzeige ablesen. Schade nur, dass man mit Ziffern leben muss – eine Zeiger-Grafik ist nicht programmiert.

Völlig neu ist eine um 14 Zentimeter längs verschiebbare Mittelkonsole. Die gibt notfalls den Fußraum durchgängig frei – falls man zugeparkt rechts einsteigen müsste. Platz ist reichlich, man thront auf gut konturierten Sitzen und kann sich auf Wunsch – etwa bei der Lade-pause – samt ausklappbarer Beinauflage gepflegt flachlegen. Dazu lässt sich dann auch das hintere Gestühl 13 Zentimeter heckwärts schieben. Apropos Sitze: Wen bei Leder das Gewissen plagt: Zur Wahl stehen auch Stoffe aus PET-Flaschen – und für den Boden Recycling-Garne aus alten Fischernetzen.

An Laderaum herrscht kein Mangel. Bei voller Bestuhlung stehen bis zu 527 Liter zur Verfügung, mit umgeklappten Rücksitzen knapp 1,6 Kubikmeter. Zusätzlichen Platz bietet ein Fach unter der Motorhaube. Dieser „Frunk“ schluckt bei den Hecktrieblern 57 Liter, bei den Allrad-Modellen reichen die 24 Liter immerhin noch für das Ladekabel.

Eher ungewöhnlich für ein E-Auto: Achtern dürfen beeindruckende 1,6 Tonnen an den Haken. Das sind noch einmal 200 Kilo mehr als beim VW ID.4 GTX. Einzige Voraussetzung ist die große Batterie. Mit kleinem Akku bleibt's bei 750 Kilo – auch gebremst. Selbstverständlich gilt Buch eins der Batterie-Bibel: Dynamik kostet Distanz. Und Gewicht eben auch.

Doch damit man in Sachen Radius keine böse Überraschung erlebt, rechnet der Ioniq 5 auch bei Anhänger-Betrieb die Restreichweite hoch. Nicht mal mehr lenken und bremsen müsste man, weil Hyundais Jüngster auf Wunsch rundum Obacht gibt, automatisch in der Spur bleibt, das richtige Tempo hält, gebührend Abstand wahrt und – wenn sonst nichts mehr hilft – den Anker wirft. Der Clou der Assistenz ist das optionale Head-up-Display, das schwirrende Pfeile vors Auge wirft. Für ein Auto dieser Klasse ist das großes Kino.

Lenkung und Fahrwerk sind bestens austariert, ohne gleich den Komfort zu schmälern. Immerhin müssen zwei Tonnen und mehr im Lot gehalten werden. Trotzdem schlägt sich der Ioniq 5 auch in schnellem Geschlängel achtbar. Gut gelöst: Beim „i-Pedal-Driving“ verzögert der Wagen tatsächlich bis zum Stillstand. Wäre doch schade um jedes Watt, das nicht rekuperiert wird. Auf Wunsch liefert sogar die Sonne zu. Wie viel genau, hängt vom Wetter



ab. Unter südeuropäischen Idealbedingungen, heißt es beim Hersteller, ist das Solardach pro Jahr gut für 1.500 Kilometer.

Das alles gibt's natürlich nicht zum Schnäppchenpreis. Für die Basis-Version ruft Hyundai 41.900 Euro auf, der große Akku kostet 3.200 Euro Aufpreis, Allradantrieb 3.800 Euro. Der Rest ist weitgehend in Paketen gebündelt. Und das bedeutet nicht immer nur Ersparnis. Wer Son-

nenenergie-Dach (1.500 Euro) oder Relax-Sitze (1.100 Euro) möchte, muss nämlich zusätzlich noch das 11.850 Euro teure Uniq-Paket mit allerlei anderen Annehmlichkeiten ordern. Das ist dann zwar jede Menge Auto – aber eben auch verdammt viel Geld – selbst nach Abzug der Förderung. Allerdings: Wer technisch gleichauf mit Porsche liegen will, darf nun mal keine Krämerseele sein...

Wolfgang Plank ■



Fotos: Wolfgang Plank

Der neue Hyundai IONIQ 5

**Herausgeber:**

Hyundai Motor Deutschland GmbH,
Kaiserleipromenade 5, 63067 Offenbach,
Tel.: 069-380767-100, www.hyundai.de

Verantwortlich:

Bernhard Voß; Michael Krämer

Realisierung:

Creativ Konzept, Claudia Krämer, Bonn und Raynaud Media, Radolfzell

Druck:

Paffrath Print & Medien GmbH, Auf dem Knapp 33-53, 42855 Remscheid
Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

Bildnachweise:

Soweit die in dieser Ausgabe verwendeten Artikel nicht ausdrücklich mit Bildnachweisen versehen sind, handelt es sich um Herstellerfotos.

Februar 2022

Stromverbrauch für den Hyundai IONIQ 5: kombiniert: 19,0–16,7 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert: 0 g/km; CO₂-Effizienzklasse: A+++.
Elektrische Reichweite bei vollständig geladener Batterie: 360–481 km. Elektrische Reichweite innerorts: 539–686 km.

Die angegebenen Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren ermittelt.
Mehr zum WLTP-Verfahren unter hyundai.de/wltp.

Alle in den Artikeln angegebenen technischen Daten und Preise sowie Angaben zu staatlichen Förderungen beziehen sich auf das Erscheinungsdatum der Artikel.

Aktuelle technische Daten und Preise sowie staatliche Förderungen entnehmen Sie bitte den Infos unter www.hyundai.de.