



Hyundai IONIQ 5 (72,6 kWh) TECHNIQ-Paket 2WD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

Auf Bildern wie auch von weitem sieht der IONIQ 5 wie eine moderne Interpretation des Golf I aus. Je näher man dem Hyundai kommt, desto mehr schrumpft man selbst - zumindest gefühlt, denn der Koreaner ist bei Golf-ähnlichen Proportionen einfach in Allem deutlich größer. Aber nicht nur die Größe ist anders als beim Wolfsburger Klassiker, sondern auch der Motor. Den IONIQ 5 gibt es nur mit Elektroantrieb, mit einem Motor an der Hinterachse oder zwei Motoren und Allrad. Hyundai war vor vielen Jahren schon Pionier bei Elektroautos in Großserie. Zum einen mit dem besonders effizienten Ioniq Elektro, zum anderen mit dem besonders reichweitenstarken Kona Elektro. So viel Effizienz und so viel Reichweite hat der neue IONIQ 5 zwar nicht, dafür kann er aber besonders schnell laden. Denn Hyundai setzt auf ein 800-V-Batteriesystem mit 72,6 kWh Netto-Kapazität. Unter günstigen Bedingungen ist das Schnellladen auch wirklich schnell, mit bis zu 220 kW geht es in 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent Ladestand. Mehr als genug Leistung hat schon der Hecktriebler, flott ist er ebenso, weil erst bei 185 km/h abgeregelt wird. Funfact am Rande: Beim Zwischenspur muss sich der neue Elektrowagen trotzdem dem "altherwürdigen" Kona Elektro mit 204 PS geschlagen geben, was sicher nicht nur am höheren Drehmoment, sondern auch am gut 200 kg niedrigerem Gewicht liegt. Der IONIQ 5 bietet jedoch klar mehr Platz und Komfort. Überhaupt ist der Innenraum großzügig geschnitten und hell gestaltet, erst recht, wenn man das optionale Panoramadach ordert. Bei der Fahrwerksabstimmung haben die Entwickler Komfort und Dynamik gekonnt verbunden. Also alles perfekt? Nun, für den vielleicht schon, den mindestens 53.600 Euro nicht jucken. Und ohne Heckscheibenwischer muss man auskommen können, den hat Hyundai irgendwie "vergessen".
Konkurrenten: u.a. BMW iX3, KIA EV6, Mercedes EQA, Skoda Enyaq, Volvo XC40 Recharge, VW ID.4.

- ⊕ viel Platz im Innenraum, umfangreiche Ausstattung, komfortables und agiles Fahrwerk, sehr schnelles Laden unter günstigen Bedingungen
- ⊖ teuer in der Anschaffung, Heckscheibenwischer fehlt, Fußgängerschutz verbesserungswürdig

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

⊕ An der Karosseriequalität gibt es wenig auszusetzen, die Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Lediglich einige unter dem Lack sichtbare Schweißpunkte im Bereich der Karosserieöffnungen trüben das ordentliche Bild ein wenig. Die Fronthaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelingt Öffnen und Schließen bequem. Den Unterboden hat Hyundai sehr akribisch verkleidet, selbst an den Fahrwerksteilen sind noch Luftleitverkleidungen verbaut. Im Innenraum bemüht sich Hyundai um gute Qualität und

einen wertigen Eindruck. Der obere Teil der Türverkleidungen und des Armaturenbretts sind weich gestaltet, die Materialien haben unterschiedliche Oberflächenstrukturen. In den Türen werten rote Ziernähte die Verkleidungen auf. Der Dachhimmel ist hochwertig, alle Dachsäulenverkleidungen müssen aber ohne Stoffüberzug auskommen. Die gepolsterten Sonnenblenden fühlen sich angenehm hochwertig an. Einige Kanten und Ränder sind mit silbernen Applikationen aufgewertet. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts.

3,4

Alltagstauglichkeit

Die 72,6-kWh-Batterie des IONIQ 5 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker und ein weiteres für die Haushaltssteckdose (Schuko) sind serienmäßig dabei. Die Kabel können im Fach unter der Fronthaube (Frunk) verstaut werden.

Das Laden über 230 V dauert etwa 35 bis 40 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa 7,5 Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann etwa 18 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 250 kW Ladeleistung bietet (unter optimalen Bedingungen). Dank 800 V Batteriesystem sind Ladeleistungen bis 220 kW möglich; bei nicht optimalen Temperaturen wie im Winter liegt die Ladeleistung jedoch deutlich darunter. Bis die Batterie aufgeheizt ist, muss man mit etwa 120 bis 140 kW rechnen. Hyundai arbeitet aktuell noch an einem Software-Update, welches ein Vorabheizen der Batterie bei einer Ladestation als Zielpunkt im Navigationssystem ermöglicht.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 20,9 kWh/100 km eine Reichweite von rund 390 km. Bei Innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von 450 km oder mehr möglich. Die Außenlänge von 4,64 m ist für die Stadt noch ausreichend praktisch, der Wendekreis von 12,7 m schon recht groß. Die Breite fällt mit 2,16 m (inkl. Außenspiegeln) ebenfalls üppig aus.

Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 466 kg erlaubt - genug zumindest für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es nicht. Die erlaubte Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt 100 kg, genug für einen Heckträger mit zwei Pedelecs. Besitzt der Anhänger eine eigene Bremse, darf er bis 1,6 t wiegen - ohne eigene Bremse ist bei einem Anhängerergewicht von 750 kg Schluss. Ob Heckantrieb (wie im Testwagen) oder Allradantrieb macht dabei keinen Unterschied. Runflatbereifung oder ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht erhältlich, das Reifenpannenset dagegen Serie.

3,0

Licht und Sicht

Von Vorteil für einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr ist die etwas höhere Sitzposition im IONIQ 5. Das Abschätzen der Fahrzeugenden klappt nach hinten recht ordentlich, nach vorn ist es weniger leicht, weil die Vorderkante der Motorhaube nicht im Blickfeld liegt. Die serienmäßigen Parksensoren und die Rückfahrkamera sind beim Rangieren sehr praktisch. Die Rundumsicht liegt im zufriedenstellenden bis ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt hauptsächlich nach hinten rechts starke Sichteinschränkungen durch die C-Säule; die Kopfstützen sind weitgehend versenkbar. Aber auch die breiten A- und B-Säulen sind nicht optimal.



Die Sicht nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen eingeschränkt.

Immerhin lassen sich niedrige Gegenstände vor dem Wagen zufriedenstellend erkennen, hinten fällt dies durch den hohen Heckabschluss deutlich schwerer.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Ebenso serienmäßig sind gute Voll-LED-Scheinwerfer, die aber weder über dynamisches Kurvenlicht noch Abbiegelicht verfügen; der serienmäßige Fernlichtassistent kann immerhin automatisch auf- und abblenden. Parksensoren an Front und Heck sowie die Heckkamera sind mit dem TECHNIQ-Paket Serie, gegen Aufpreis gibt es drei weitere Außenkameras für ein Rundumbild praktisch aus der "Vogelperspektive". Im Park-Paket enthalten ist auch der über den Schlüssel bedienbare Parkassistent, mit dem sich der IONIQ 5 über den Schlüssel von außen vor und zurück steuern lässt.

⊖ Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, welcher den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehbar machen würde. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen. Den Frontscheinwerfern fehlt eine Reinigungsanlage und eine automatische Leuchtweitenregulierung, außerdem könnte das Fernlicht homogener und weniger fleckig leuchten.

1,8 Ein-/Ausstieg

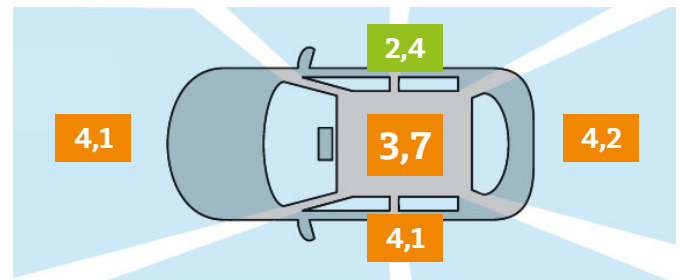
⊕ Mit seiner etwas höheren Karosserie bietet der IONIQ 5 gewisse Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit knapp 54 cm sehr günstig über der Straße und die Türausschnitte sind breit und hoch. Einziger Nachteil ist der höhere Schweller, man muss daher die Beine beim Einsteigen weiter anheben. Auch hinten kann man dank der großen Türen leicht ein- und aussteigen. Vorn wie hinten stört kein Mitteltunnel, man kann also leichter von einer zur anderen Seite durchrutschen. Am Dachhimmel gibt's drei Haltegriffe - der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 410 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 600 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 780 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.370 l Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere 70 l Volumen zur Verfügung.

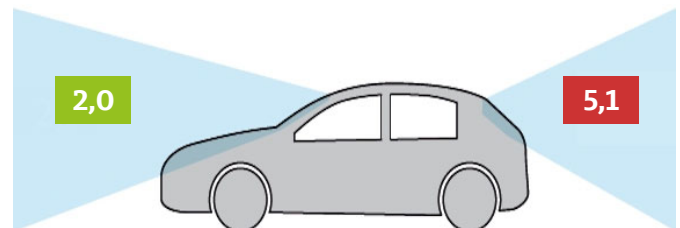
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



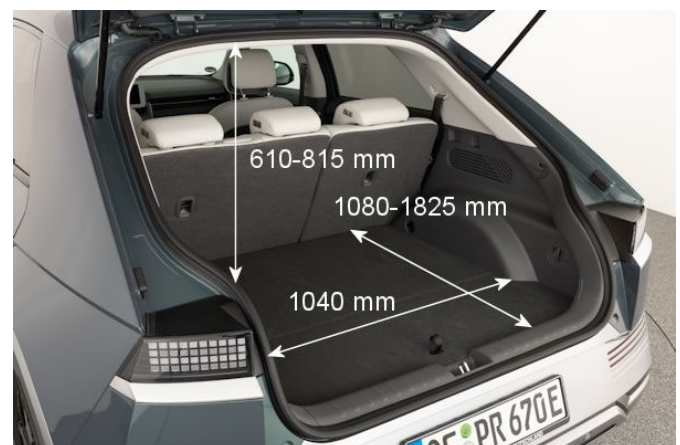
Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



vorderen wie die hinteren Türen werden an drei Positionen sicher gehalten, in der Ebene bleiben sie auch dazwischen stehen. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der IONIQ 5 serienmäßig.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 410 l Volumen bietet der Kofferraum des Ioniq 5 viel Platz für das Gepäck.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

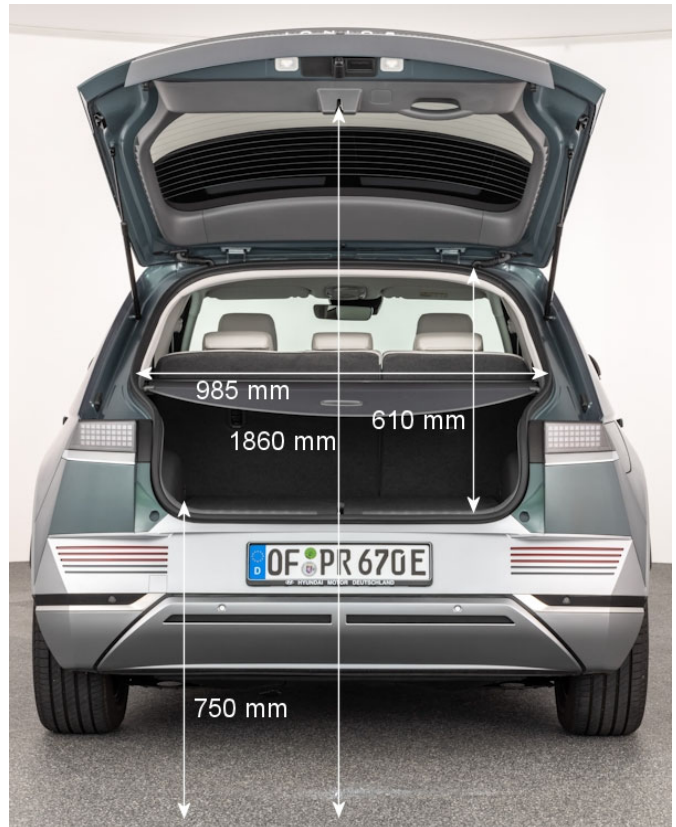
⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, hat hierfür einen praktischen Griff in der Innenverkleidung der Klappe. Gegen Aufpreis gibt es einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe (nicht im Testwagen). Über 1,85 m Körpergröße sollte man auf seinen Kopf achten, um ihn nicht an der offenen Klappe zu stoßen. Das Schloss steht zwar etwas ab, ist aber großzügig mit Kunststoff ummantelt.

Die Ladekante liegt reichlich hohe 75 cm über der Straße, was weniger praktisch ist. Der Kofferraumboden befindet sich ähnlich hoch, zur Ladekante ergibt sich nur eine kleine 3 cm hohe Stufe - das erleichtert das Ein- und Ausladen. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format.

⊖ Im Kofferraum selbst leuchtet nur links eine LED-Lampe, zu wenig, um das Ladeabteil gleichmäßig auszuleuchten..

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. Ein Zug am seitlichen Hebel reicht und die Lehnenelemente fallen nach vorn. Für die Gurte gibt es keine extra Halterungen, aber auch so besteht keine Einklemmgefahr für sie. Das Kofferraumrollo kann diagonal unter dem Kofferraumboden platziert werden. Vier Verzurrsen im Bereich des Kofferraumbodens ermöglichen



Die 75 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums recht mühsam.

das bodennahe Einspannen eines Netzes. Taschenhaken oder seitliche Fächer gibt es nicht.

2,3 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Die üblichen im Alltag häufiger genutzten Funktionen lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits prinzipiell leicht bedienen - wenn man Strukturen, die sich teilweise von bisherigen Hyundai-Modellen unterscheiden, verinnerlicht hat. Einen klassischen Getriebehebel gibt es nicht mehr, im IONIQ 5 wird über einen Drehhebel unterhalb des rechten Lenkstockhebels die Fahrstufe ausgewählt. Die meisten Schalter sind ausreichend groß und klar beschriftet (Symbole oder in Englisch) sowie im Blickfeld des Fahrers. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Einstellung von Sitzen (elektrisch) und Lenkrad (manuell) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand, allerdings liegen die "Klimatasten" unter einer Sensorscheibe und sind damit haptisch nicht voneinander unterscheidbar - was stylisch aussehen mag, macht zumindest die Ergonomie nicht besser.

Die Fahrzeugeinstellungen können nun komplett über den großen Monitor vorgenommen werden, die Menüs sind

aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten inzwischen recht umfangreich, nach etwas Eingewöhnung aber



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum können überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell ohne in jedem Detail überzeugen zu können.

beherrschbar. Der 12,25 Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente sind auch komplett digital und in gleicher Größe ausgeführt; sie sind bei Tag wie bei Nacht einwandfrei ablesbar, allerdings ist die Geschwindigkeitsanzeige vergleichsweise klein und nach links

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für den IONIQ 5 gibt es serienmäßig ein Navigationssystem inkl. Radio (mit DAB+) und sechs Lautsprecher. Gegen Aufpreis ist auch ein BOSE-Soundsystem mit 8 Lautsprechern inkl. Subwoofer erhältlich. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso zwei USB-C-Anschlüsse vorn (1x Daten/Laden, 1x Laden) und zwei weitere hinten (nur Laden). In der TECHNIQ-Ausstattung sind neben 12-V-Anschlüssen vorn und im Kofferraum auch eine 230-V-Steckdose unter der Rückbank enthalten. Die induktive Ladeschale ist ebenso enthalten wie die Smartphone-Anbindung über Android Auto und Apple CarPlay.

gerückt und in dieser Position je nach Einstellungen von Sitz und Lenkrad vom Lenkradkranz teilweise verdeckt.

⊖ Ein Head-up-Display gibt es leider nur für die höchste Ausstattungslinie, es hat einen sehr großen Anzeigebereich und Augmented-Reality-Funktionen.

Per App kann man viele Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern (Remote Access). Für das Navigationssystem gibt es neben den Online-Verkehrsinformationen auch Kartenupdates über die eingebaute SIM-Karte. Over-the-Air-Updates sind grundsätzlich möglich, Hyundai hat über diesen Weg bereits eine bessere Integration von Ladepunkten in die Routenplanung angekündigt. Gegen Aufpreis erhält man den Parkassistenten mit Fernbedienung; über zusätzliche Tasten am Schlüssel kann man - neben dem Fahrzeug stehend - den IONIQ 5 per Knopfdruck vor und zurück fahren.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Hyundai hat beim IONIQ 5 viel Wert auf ein gutes Raumgefühl gelegt. Angemessen große Fensterflächen und viel Bewegungsfreiheit sind ein Teil des Konzepts, auf Komfort ausgelegte Sitze der andere, denn so fühlen sich die Fahrer und Mitfahrer nicht eingeengt. Es gibt sogar eine Relax-Funktion für Fahrer- und Beifahrersitz, die ein extra Polster für die Unterschenkel ausfährt und die Lehne annähernd in Liegeposition bringt - so lassen sich Ladepausen besonders entspannt verbringen. Dieses Paket gibt es leider nur für die Top-Ausstattung als Extra, für unsere Test-Variante ist es daher

leider nicht lieferbar.

Die serienmäßigen Sitze im Testwagen können für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m zurückgeschoben werden, die Kopffreiheit ist noch üppiger, hier würde man erst ab etwa 2,10 m Größe das Dach berühren. Breit genug ist der Innenraum vorne ohne Zweifel, und so empfindet man das Raumangebot als sehr großzügig. Option gibt es ein Panorama-Glasdach, welches den Innenraum noch heller und freundlicher wirken lässt.

2,1 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen selbst 1,95 m große Personen problemlos Platz; begrenzend wirkt hier die Kopffreiheit, die Beinfreiheit würde selbst für über 2,10 m große Leute reichen. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es etwas enger - eher für kurze Strecken empfehlenswert. Wobei das Hauptproblem eher die in der Mitte fehlende Konturierung ist. Das Raumgefühl ist gut, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet. Das optionale Panorama-Dach reicht bis über die Rückbank und schafft so einen besonders luftigen Raumeindruck, weil es eine tolle Aussicht gen Himmel bietet.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

3,1 Innenraum-Variabilität

Auch wenn der IONIQ 5 als klassischer Fünfsitzer im Schrägheck-Format ausgelegt ist, bietet er dennoch eine recht gute Variabilität. Die Rücksitze sind zwar nicht ausbaubar, aber man kann sie zweigeteilt längs verschieben und die Lehnenabschnitte in der Neigung variieren. Im vorderen Bereich gibt es zahlreiche Ablagen und Fächer, offene wie geschlossene, und

selbstverständlich Becherhalter. In den zumindest ausreichend großen Türfächern können immerhin 1-l-Flaschen verstaut werden. Ein Brillenfach gibt es nicht. Hinten ist das Angebot nicht mehr ganz so üppig, die Türfächer fallen kleiner aus, fassen aber immer noch kleinere Flaschen, es gibt Lehnennetze und Becherhalter.

2,4 KOMFORT

2,6 Federung

Für den IONIQ 5 bietet Hyundai aktuell nur ein Standard-Fahrwerk an, adaptive Dämpfer sind nicht lieferbar. Nach einigen Kilometern im Elektro-Koreaner spürt man die Orientierung Richtung Komfort, und so geht eine elektronische Fahrwerksregelung eigentlich gar nicht ab.

Der Fahrkomfort innerorts ist in Ordnung; Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden ordentlich geschluckt, die Vibrationen bis in den Innenraum beim Überfahren von

Kopfsteinpflaster sind gering, nur die Akustik nicht optimal. Mit zunehmender Geschwindigkeit auf der Landstraße spricht die Federung williger an und schluckt Unebenheiten geschmeidig, ohne dabei in Karosserieschwingen zu verfallen. Auf der Autobahn ist man bequem unterwegs, der niedrige Schwerpunkt und der lange Radstand machen sich positiv, weil beruhigend bemerkbar. Der IONIQ 5 eignet sich daher auch als entspannter Reisewagen.

2,4 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten gute Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung. Der Seitenhalt ist angemessen, im oberen Lehnenbereich aber etwas gering. Die elektrische Sitzeinstellung ist für beide Seiten vorn Serie, eine Memory-Funktion gibt es aber nur für die höchste Ausstattung. Die Einstellmöglichkeiten sind für beide Vordersitze gleich und umfassen u.a. Sitzhöhe und -neigung. Elektrische Lendenwirbelstützen gibt es serienmäßig, sie lassen sich aber

nur horizontal justieren. Weitere Einstellmöglichkeiten und die "Relaxfunktion" sind dem Relax-Paket vorenthalten, das es wiederum nur für das UNIQ-Paket gegen Aufpreis gibt. In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze ordentlich konturiert, allzu viel Seitenhalt darf man aber wie üblich nicht erwarten. Selbst Erwachsene können dort annehmbar über längere Zeit sitzen, denn man kann die Sitze längs einstellen und die Lehnenneigung anpassen.

2,6 Innengeräusch

Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche. Folglich ergeben sich bei Elektroautos ebenfalls Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Hyundai einen ordentlichen Job gemacht, bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 67,3 dB(A) - das ist ein zufriedenstellender Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge

problemlos erreichen können. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, eine geräuschkämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abrollgeräusche der 19 Zoll-Räder recht deutlich zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

1,9 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei allen IONIQ 5 dabei. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam.

Es gibt einen Beschlagsensor, eine Umluftautomatik ist aber nicht vorhanden. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie links und rechts Düsen an den B-Säulen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn und hinten, Lenkradheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule sind

Serie. Belüftete Vordersitze sind im Sitz-Paket enthalten. Rollos in den hinteren Türen gibt es für die getestete Ausstattungslinie nicht, eine beheizte Frontscheibe grundsätzlich nicht.

⊖ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man nicht unabhängig voneinander einstellen.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Den IONIQ 5 gibt es aktuell in vier Leistungsstufen, abhängig von Batteriegröße und Anzahl der Antriebmotoren. Im Test tritt die Heckantriebsvariante mit großer Batterie an. Hier leistet der Motor an der Hinterachse immerhin bis zu 160 kW (217 PS) und liefert ein maximales Drehmoment von 350 Nm. Der Elektromotor beschleunigt den Stromer sehr flott, dank Heckantrieb bekommt er die Kraft auch gut auf die Straße, auf rutschigem Untergrund greift die Traktionskontrolle sensibel ein. Schon die Zwischenspurts zeigen, dass der IONIQ

5 völlig ausreichend motorisiert ist. Von 60 auf 100 km/h geht es in 3,9 s, von 80 auf 120 km/h in gut 5 Sekunden. Von 15 auf 30 km/h kommt man in weniger als einer Sekunde - beispielsweise beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr innerorts. Hyundai verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 7,4 s, die Höchstgeschwindigkeit ist erst bei vergleichsweise hohen 185 km/h abgeregelt. Der Antrieb bietet also nicht nur Komfort, sondern vermittelt auch Fahrspaß.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im IONIQ 5 arbeitet ein ausgereiftes Elektromotorsystem, daher ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche – selbst das Surren des Elektromotors ist kaum zu vernehmen, weil der Motor an der Hinterachse gut

gekapselt ist. Der Elektromotor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen ein wenig nach.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der IONIQ 5 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den rechten unteren Lenkstockhebel ist gewöhnungsbedürftig, aber nicht unpraktisch.

Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über die Lenkrad-Paddels eingestellt werden, es gibt vier Stufen von keiner bis starker Bremswirkung, oder man überlässt die Rekuperationsleistung der Elektronik, die sich dann an anderen Verkehrsteilnehmern orientiert und entsprechend die Bremswirkung des Elektromotors reguliert. Die Abstimmung ist gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der IONIQ 5 hat ein sicher abgestimmtes Fahrwerk mitbekommen. Der Elektrowagen liegt souverän auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus dem Konzept bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der vergleichsweise lange Radstand dabei hilfreich. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Bei sportlicher Gangart nehmen die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken etwas zu, sind aber nicht störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der

effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten, der Heckantrieb ist grundsätzlich schon mal eine gute Voraussetzung.

Beim ADAC Ausweichtest zeigt der IONIQ 5, dass er nicht nur Komfort kann, sondern auch Dynamik. Er fährt erstaunlich agil, man spürt den niedrigen Schwerpunkt. Eine gewisse Seitenneigung ist vorhanden, aber nicht zu ausgeprägt. Der IONIQ 5 fährt dorthin, wohin man lenkt, hier helfen auch die guten Reifen, die kaum "wegschmieren". Insgesamt ergibt sich

ein sicheres Fahrverhalten mit wenig Untersteuern, das nur bei deutlich zu hoher Geschwindigkeit auftritt. Übersteuern wird weitgehend vermieden. Andererseits kommt tatsächlich Fahrspaß auf, wenn man den Elektrowagen dynamisch und engagiert bewegt. Das Auto lässt sich gut um die Pylonen zirkeln, braucht aufgrund der Fahrzeugbreite aber recht viel seitlichen Platz.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht insgesamt ordentlich an und bietet eine angemessene Rückmeldung. Lenkbefehle werden gut umgesetzt, das etwas diffuse Gefühl um die Mittellage ist für den Alltag ok und beeinträchtigt die Zielgenauigkeit damit weniger. Der gewünschte Kurs lässt sich gut ansteuern, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen nötig sind. Die Lenkung zentriert gut und hinterlässt einen guten Eindruck. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilauswahl variieren.

2,5 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl ist im Alltag in Ordnung, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der IONIQ 5 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,4 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis, insbesondere deshalb, weil die Bremsleistung auch bei hoher Beanspruchung nicht nachlässt.

1,7 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den IONIQ 5 gibt es praktisch alle Assistenzsysteme, die Hyundai im Angebot hat. Fast alles ist Serie, lediglich der Ausstiegsassistent (sperrt die Türe, wenn ein anderer Verkehrsteilnehmer von hinten kommt) und der Totwinkelassistent mit Monitoranzeige im Instrumentencluster gibt es als Extra im Paket. Ein "normaler" Totwinkel- bzw. Spurwechselassistent ist Serie, ebenso wie wie der Notbremsassistent, der Spurhalteassistent, die Verkehrszeichenerkennung die automatische Distanzregelung ACC und ein Ausweich- und Kreuzungsassistent. der Notfallassistent. Das Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegsassistent	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und zur Not selbstständig bremst. Das große Head-up-Display mit Augmented

Reality-Funktion ist der höchsten Ausstattungslinie UNIQ vorbehalten. Ein direkt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord, ebenso die Müdigkeitserkennung.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der IONIQ 5 immerhin 88 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 10/2021). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen neuen Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt der IONIQ 5 immer mit. Hintere Seitenairbags oder Knieairbags gibt es dagegen nicht. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-

Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,70 m guten Schutz, sie sollten weiter ausziehbar sein. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar.

Kunststoffringe als Verzurrösen taugen nicht wirklich, sie können schweres Gepäck bei einem Crash nicht halten. Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht erhältlich.

2,3 Kindersicherheit

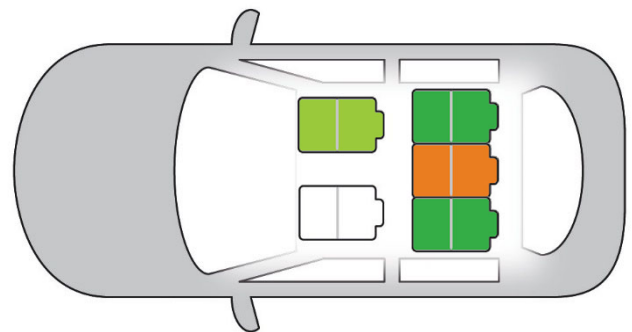
⊕ Mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem IONIQ 5 eine gute Kindersicherheit. Allgemein eignet sich der IONIQ 5 gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis mit Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes nur geringfügig eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

⊖ Nur die vorderen elektrischen Fensterheber verfügen über einen Einklemmschutz, die hinteren müssen ohne diese Sicherheitseinrichtung auskommen - gerade dort, wo am ehesten Kinder sitzen und diese Schutzmaßnahme besonders

sinnvoll wäre. Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Platzierung eines Kindersitzes, hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofixhalterungen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,8 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist beim IONIQ 5 nur ausreichend. Das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist hauptsächlich im Bereich der Vorderkante der Motorhaube, der Scheibenwischer und der harten A-Säulen hoch. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Elektro-Hyundai nur 63 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Frontschürze und die

Motorhaube sind gut entschärft. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist ebenso Serie.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,9 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 72,6-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 82,1 kWh benötigt. Der IONIQ 5 ist relativ effizient, sowohl was den Verbrauch als auch was die Ladeverluste betrifft. Er schneidet etwas besser ab als direkte Konkurrenten, aber nicht so gut wie der hausinterne Technikbruder KIA EV6.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den IONIQ 5 mit der 72,6-kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von über 390 km. Aus den 20,9 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz

von 104 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig ab Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 49 Punkte. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 14,8, außerorts bei etwa 22,7 und auf der Autobahn bei etwa 24,9 kWh/100 km. Der IONIQ 5 ist besonders in der Stadt sehr effizient unterwegs, dort sind Reichweiten von über 450 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Option) und eine optimierte Aerodynamik (z.B. aktive Lüftungsklappen an der Front) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

2,2 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 20,9 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 85 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der IONIQ 5 im Bereich Schadstoffe 38 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Hyundai für ein so großes und schweres Auto aber gut da, weil er 87 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest locker vier von fünf Sternen.

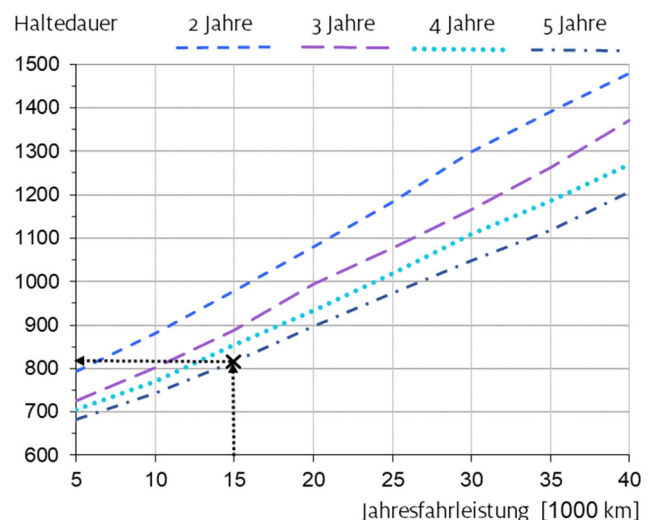
2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Der IONIQ 5 kostet mit der großen Batterie (72,6 kWh nutzbare Kapazität) und Heckantrieb ab 45.900 Euro. Die Ausstattung ist durchaus gehoben, manches Komfort- und Assistenz-Gimmick wie ACC, Klimaautomatik und Navigationssystem sind schon ab der Basis dabei. Im Elektroalltag hilfreiche Details wie Wärmepumpe und Batterieheizung kosten jedoch Aufpreis. Viele Ausstattungen sind in Pakete gefasst, es gibt sogar ausgefallene Extras wie ein Solardach. Wer die Ausstattung seines IONIQ 5 umfangreicher gestalten möchte, kann wie beim Testwagen den Preis erheblich steigern, mit TECHNIQ-Paket liegt der Verkaufspreis schon bei 53.600 Euro. Als Allrad-Variante und mit weiterer Ausstattung sind sogar knapp 65.000 Euro möglich. Ein klares Statement - Hyundai möchte mit einem eventuellen Discount-Image nichts zu tun haben. Die 3.000 Euro (netto) Herstellerbeteiligung an der Elektroautoprämie relativieren den Preis etwas, ein kostspieliges Auto in seiner Klasse bleibt der Testwagen aber dennoch - selbst inklusive der aktuellen staatlichen Förderung von 6.000 Euro.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 815 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Die Unterhaltskosten halten sich im Rahmen, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig - allerdings nicht vor 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nur in der Haftpflicht (Klasse 18) niedrig, die Teilkasko liegt bei 23, die Vollkasko sogar bei enorm hohen 26 - so ergeben sich insgesamt hohe Versicherungskosten. Das Wartungsintervall liegt bei zwei Jahren oder 30.000 km, fünf kostenlose Sicherheits-Checks in den ersten fünf Jahren sind inklusive. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die

Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Hyundai gibt auf das ganze Auto fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, legt aktuell sogar noch drei weitere Jahre Garantie drauf, allerdings mit reduziertem Umfang. Auf die Batterie gibt es acht Jahre Gewährleistung bis 160.000 km - das ist inzwischen Standard. Um den "Verschleiß" in der Batterie zu minimieren, kann auch der Kunde mithelfen: Beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fahren und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	IONIQ 5 (58 kWh) 2WD	IONIQ 5 (72,6 kWh) 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	160 (217)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/0	350/0
0-100 km/h [s]	8,5	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	16,7/16,7 kWh E	16,8/16,8 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/26/23	18/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	68	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	692	729
Preis [Euro]	41.900	45.900

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = Kfz-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	160 kW (217 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	53 kW
maximales Drehmoment	350 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,9 kWh/100km/393 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	77 kWh/72,6 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	82,1 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	6/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	SoC 10%, "Niedriger Akkustand" 0% Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	Ja
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Fernbedienung

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 12 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

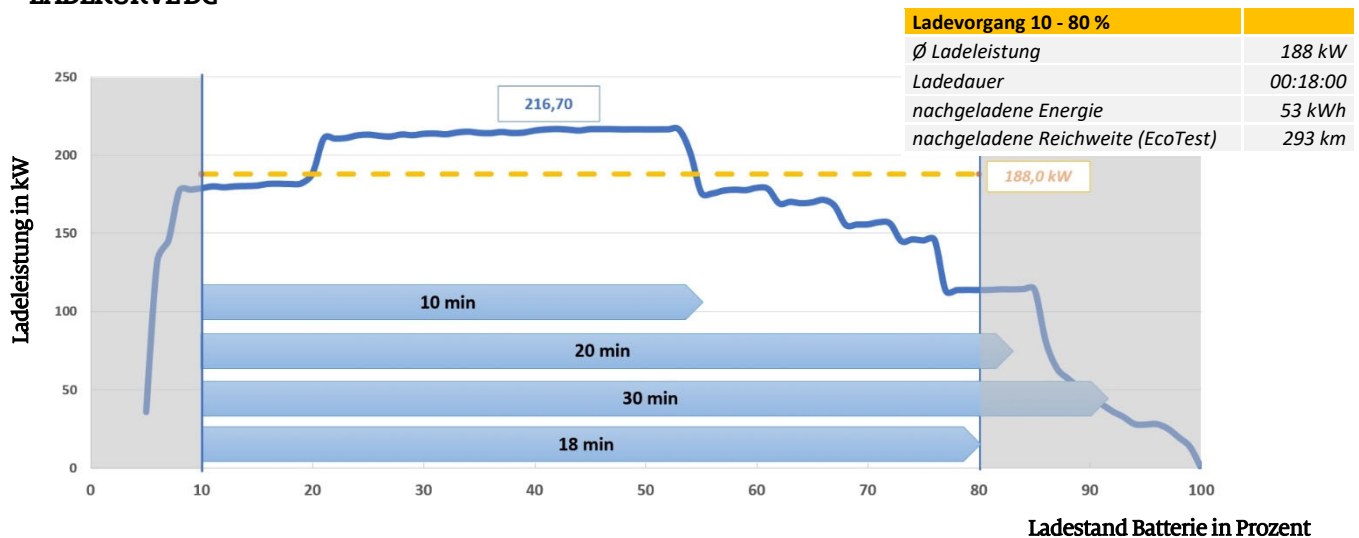
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja An Ladebuchse

LADEMÖGLICHKEITEN

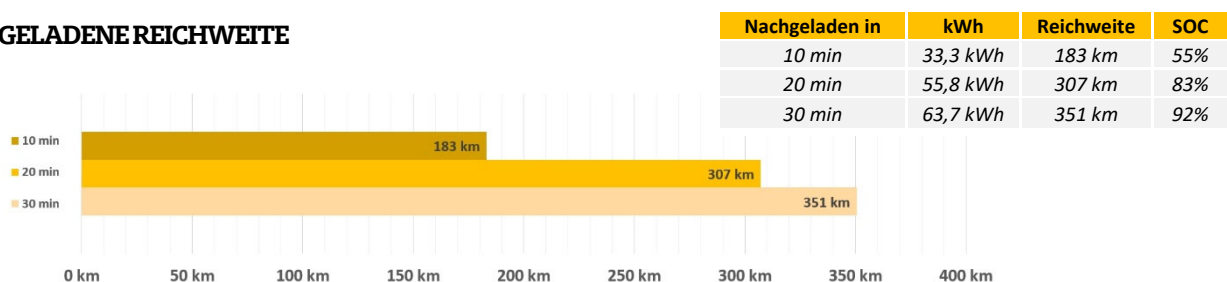
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	10 A	2,3 kW	36 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	9 - 16 A	6,2 - 11 kW	13 - 7,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 230 kW	18 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	160 kW/217 PS
Maximales Drehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.635/1.890/1.605 mm
Leergewicht/Zuladung	1.985/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	527/1.587 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	100/80 kg
Batteriekapazität (netto/brutto)	72,6/77 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	12,6/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	20,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 104 g/km)
Reichweite	390 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	1.964/466 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/780/1.370 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	96 Euro	Werkstattkosten	74 Euro
Fixkosten	134 Euro	Wertverlust	511 Euro
Monatliche Gesamtkosten		815 Euro	
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹		74 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		18/26/23	
Basispreis IONIQ 5 (72,6 kWh) TECHNIQ-Paket 2WD		55.400 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.07.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	56.440 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.213 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

ADAC

Autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.200 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.200 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	Serie (eine Farbe)/660 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.150 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	1,0
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	1,8	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,4	Bremse	2,5
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,1	Fußgängerschutz	3,8
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/Ecotest	1,7
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	1,1
Federung	2,6	Schadstoffe	2,2
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	1,9		

Stand: März 2022
Test und Text: M. Ruhdorfer