ADAC autotest

Hyundai IONIQ 5 (77,4 kWh) UNIQ-Paket 4WD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (239 kW/325 PS)

Solange die N-Version noch auf sich warten lässt, ist der allradgetriebene IONIQ 5 die stärkste Ausführung des futuristisch designten Stromers. Die beiden E-Motoren kommen auf eine Gesamtleistung von 239 kW/325 PS und sorgen für Beschleunigungswerte, die vor einigen Jahren noch manchem Sportwagen gut zu Gesicht gestanden hätten - und das trotz des stattlichen Leergewichts von 2,1 t. Aus dem Stand geht es in lediglich fünf Sekunden auf 100 km/h, gleichzeitig zeigt sich der IONIQ 5 bemerkenswert sparsam. Im ADAC Ecotest kommt er auf einen Verbrauch von 19,3 kWh/100 km (inkl. der Ladeverluste) und kann damit die meisten Konkurrenten distanzieren. Gleiches gilt für die kurzen Ladezeiten, die dank des in diesem Preissegment einzigarten 800-Volt-Systems zumindest unter idealen Bedingungen konkurrenzlos kurz sind.

Doch der Hyundai besticht nicht nur mit seinem ausgefeilten E-Antrieb, auch der großzügige sowie variable Innenraum, die ausgewogenen Fahreigenschaften und die bei der Top-Ausführung UNIQ sehr umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung. Mit knapp 65.000 Euro ist der Preis für das aktuelle Topmodell der Baureihe jedoch happig. Abgesehen davon und mit Ausnahme der unergonomischen Türgriffe und des fehlenden Heckwischers lässt sich dem IONIQ 5 wenig vorwerfen. **Konkurrenten:** u. a. BMW iX3, Ford Mustang Mach-E, KIA EV6, Mercedes EQB, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, VW ID.4.

⊕ **viel Platz im Innenraum, ausgewogene Fahreigenschaften, kräftiger und effizienter E-Antrieb, sehr schnelles Laden unter günstigen Bedingungen, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung**

⊖ **teuer in der Anschaffung, Heckscheibenwischer fehlt, unergonomische Türgriffe**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	1,8
AUTOKOSTEN	3,7

Zielgruppencheck

Familie	2,4
Stadtverkehr	4,1
Senioren	2,4
Langstrecke	2,3
Transport	2,5
Fahrspaß	1,8
Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Die Karosseriequalität ist wie bei Hyundai üblich gut, die Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spaltmaße 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. Leider lässt sich die Haube nur über den üblichen Zug am Hebel unterhalb des Lenkrads entriegeln. Per Schlüssel wäre dies deutlich komfortabler, wenn man den Platz dort für das Verstauen des Ladekabels nutzt. 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. Der Dachhimmel ist hochwertig, alle Dachsäulenverkleidungen müssen aber ohne Stoffüberzug auskommen. Die mit Stoff überzogenen Sonnenblenden fühlen sich angenehm hochwertig an. Die Verarbeitung des Interieurs gibt es mit Ausnahme einiger scharfkantigen Kunststoffgrate wie etwa am Handschuhfach oder den Türablagen kaum etwas auszusetzen.

⊖ Wie bei Hyundai und KIA üblich bestehen die Seitenwände des Kofferraums aus hartem Kunststoff. Durch den Verzicht auf strapazierfähigen Filz an dieser Stelle sind unschöne Kratzer nur eine Frage der Zeit.

3,4 Alltagstauglichkeit

Die große Batterie des IONIQ 5 fasst mit 77,4 kWh (Nettowert) nun 4,8 kWh mehr als bisher. Sie 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 praktischen 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 acht Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dank des 800-V-Batteriesystems unter idealen Bedingungen wie im Test nur 19 Minuten, eine entsprechend leistungsfähigen Ladesäule vorausgesetzt. Bei nicht optimalen Temperaturen wie im Winter liegt die Ladeleistung jedoch deutlich darunter. Inzwischen lässt sich der Akku zum schnelleren Laden vorkonditionieren. Dafür muss man eine Schnellladestation als Navigationsziel auswählen, ein manuelles Vorwärmen ist nicht möglich.
Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 19,4 kWh/100 km eine Reichweite von rund 435 km. Bei Innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von 500 km oder mehr möglich.
Die Außenlänge von 4,64 m ist für die Stadt noch ausreichend praktisch, der Wendekreis von 12,7 m sehr groß. Die Breite fällt mit 2,16 m (inkl. Außenspiegeln) ebenfalls üppig aus. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 436 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 Anhängekupplung 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 Anhängergewicht von 750 kg Schluss. Ob Heckantrieb oder Allradantrieb (wie im Testwagen) macht dabei keinen Unterschied. Runflatbereifung oder ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht erhältlich, das Reifenpannenset dagegen ist Serie.

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

2,9 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

© ADAC e.V.

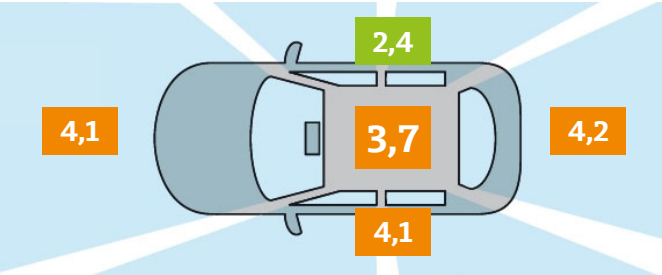
ordentlich, nach vorn ist es weniger leicht, weil die Vorderkante der Motorhaube nicht im Blickfeld liegt. Die serienmäßigen Parksensoren und die Rückfahrkamera sind beim Rangieren sehr praktisch. Die Rundumsicht liegt im zufriedenstellenden bis ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt hauptsächlich 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. Immerhin lassen sich niedrige Gegenstände vor dem Wagen zufriedenstellend erkennen, hinten fällt dies durch den hohen Heckabschluss deutlich schwerer.
Bei der Fahrbahnausleuchtung kann der IONIQ 5 trotz des serienmäßigen LED-Lichtsystems nicht vollauf überzeugen. Neben den fehlenden Lichtfunktionen wie Abbiege- und Kurvenlicht, automatischer Leuchtweitenregulierung und einer Scheinwerferreinigungsanlage fallen die etwas inhomogene Fahrbahnausleuchtung sowie der dürftigen Reichweite des Fernlichts negativ auf. Zudem kann der Fernlichtassistent der LED-Scheinwerfer im "Pixel-Design" - so in der Preisliste zu lesen - andere Verkehrsteilnehmer nicht ausblenden, sondern das Fernlicht lediglich automatisch an- und ausschalten.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Mit dem Modelljahr 2023 bietet Hyundai für den IONIQ 5 erstmals digitale Außenspiegel an, die das von den anstelle der Spiegel angebrachten Kameras erfasste Bild auf zwei separaten Displays am Armaturenbrett wiedergibt. Dies Option ist allerdings der Topausführung "UNIQ-Paket" vorbehalten. 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.

⊖ Hyundai hat beim Ioniq 5 auf einen Heckscheibenwischer verzichtet. Leider steht die Heckscheibe nicht so schräg, als dass sie durch den Fahrtwind bei der Regen zuverlässig frei bleibt.
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 die Ausleuchtung homogener sein.

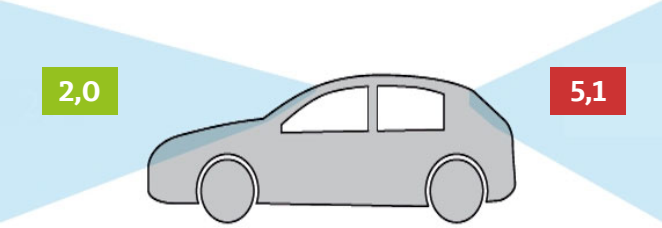
Rundumsicht

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.



2,0 Ein-/Ausstieg

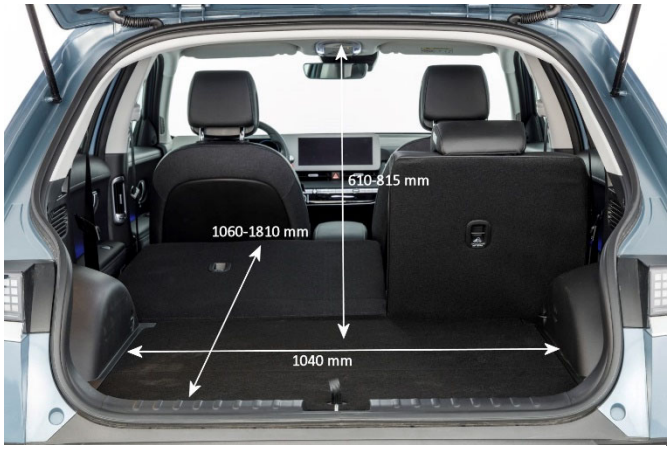
⊕ Mit seiner etwas höheren Karosserie bietet der IONIQ 5 gewisse Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit knapp 53 cm sehr günstig über der Straße und die Türausschnitte sind breit und hoch. Einziger Nachteil ist der höhere Schweller, man muss daher die Beine beim Einsteigen 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 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 schlüsselloses Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.
Die Türgriffe sind aus aerodynamischen Gründen glattflächig in die Karosserie integriert. Leider ist deren Handhabung unergonomisch und unpraktisch. Um den Türhebel greifen zu können, muss man zunächst darauf im vorderen Bereich drücken, ehe der Hebel dadurch ausklappt und man ihn zu greifen bekommt.

© ADAC e.V.

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 Getränkekisten 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. Der beleuchtete Frunk unter der Fronthaube fällt bei den Allradvarianten deutlich kleiner aus, hier findet man rund 20 l Stauraum vor.

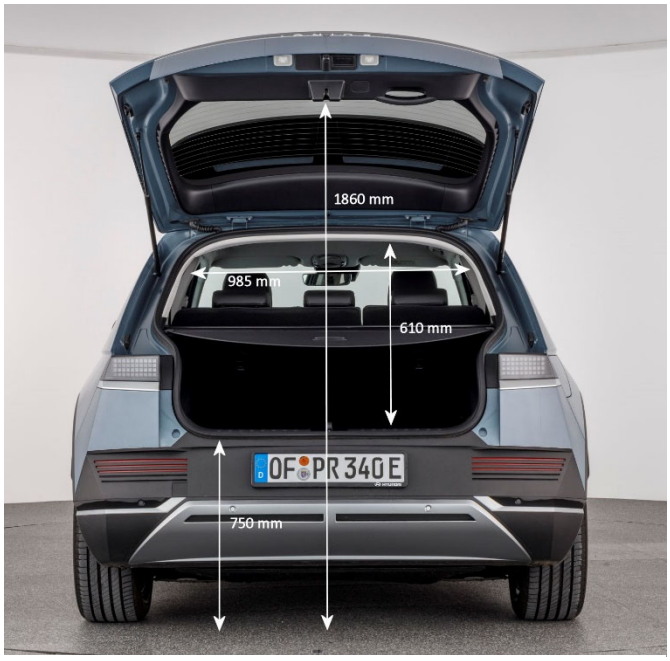


Mit 410 l Volumen bietet der Kofferraum des Ioniq 5 viel Platz für das Gepäck.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die in der Ausstattung UNIQ elektrisch betätigte Kofferraumklappe öffnet und schließt per Tastendruck (Heckklappe, Fahrzeugschlüssel oder Cockpit). Alternativ genügt es auch, sich für einige Sekunden im Bereich der Heckklappe aufzuhalten, anschließend schwingt diese selbstständig auf. 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..



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

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. Ein Zug am seitlichen Heben reicht und die Lehnenelemente fallen nach vorn. Für die Gurte gibt es keine extra Halterungen, aber auch so besteht keine Einklemmgefahr für sie. Vier Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens ermöglichen das bodennahe Einspannen eines Netzes.

⊖ Taschenhaken oder seitliche Fächer gibt es nicht. Zudem findet das ausgebaute Kofferraumrollo keinen Platz unter der Laderaumabdeckung.

2,2 INNENRAUM

2,5 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 sowie im Blickfeld des Fahrers.

© ADAC e.V.

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 beherrschbar. Der 12,25 Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente sind 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 gerückt und in dieser Position je nach Einstellungen von Sitz und Lenkrad vom Lenkradkranz teilweise verdeckt.

⊖ Die praktischen Direktwahltasten für die Hauptfunktionen unterhalb des Zentraldisplays sind tagsüber nur schlecht zu erkennen. Die silbernen Tasten spiegeln leicht und die hellblau beleuchtete Schrift/Symbolik setzt sich auf den hellen Tasten optisch kaum ab.

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

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für den IONIQ 5 gibt es serienmäßig ein BOSE-Soundsystem mit acht Lautsprechern inkl. Subwoofer. 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 UNIQ-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, allerdings benötigt man dafür zwingend ein USB-Kabel zum Anschließen - die induktive Lademöglichkeit ist für Nutzer der Smartphone-Integration damit leider nur die Hälfte wert.
Per App kann man viele Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern (Remote Access). Für das serienmäßige Navigationssystem gibt es neben den Online-Verkehrsinformationen auch Kartenupdates über die eingebaute SIM-Karte.

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. Optional gibt es ein Panorama-Glasdach, welches den Innenraum noch heller und freundlicher wirken lässt.

© ADAC e.V.

2,0 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. Das Raumgefühl ist gut, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet.

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 in Längsrichtung und die Lehnenabschnitte in der Neigung verstellen. 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 zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne.

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

2,3 KOMFORT

2,6 Federung

Hyundai hat für das Modelljahr 2023 die Dämpferabstimmung überarbeitet. Das Ansprechverhalten soll dadurch nun besser ausfallen. Die Unterscheide zum 2021 getesteten IONIQ 5 fallen in der Praxis jedoch kaum ins Gewicht. Der Hyundai zeigt besonders auf Landstraßen und der Autobahn nach wie vor einen bemerkenswert guten Federungskomfort. Hier können sich Konkurrenten wie der Ford Mustang Mach-E oder das Tesla Model Y, die die Insassen mit einer übertrieben straffen Fahrwerksabstimmung strapazieren, eine gehörige Scheibe abschneiden. Hyundai beweist, dass ein Elektro-SUV auch ohne adaptive Dämpferregelung durchaus guten Langstreckenkomfort bieten kann.

Innerorts merkt man dem Fahrwerk hingegen nach wie an, dass es ohne eine adaptive Regelung der Dämpferkennlinie auskommen muss, die die Dämpfer hier "weicher" stellen und das Schluckvermögen dadurch verbessern könnte. So sprechen die Feder-Dämpfer-Elemente weiterhin recht barsch auf Unebenheiten an.

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 sowie die Memory-Funktion ist bei der UNIQ-Ausführung Serie. Die Einstellmöglichkeiten sind für beide Vordersitze gleich und umfassen neben der Lehnenneigung, Sitzhöhe und Längsverstellung auch die Sitzneigung. Elektrische Lendenwirbelstützen gibt es serienmäßig, sie lassen sich aber nur horizontal justieren. Ordert man Relax-Paket, besitzen die beiden Vorersitze zusätzlich eine elektrisch ausfahrbare Unterschenkelauflage und lassen sich per Knopfdruck in eine Liegeposition versetzen - praktisch, wenn man beispielsweise während des Ladevorgangs etwas ausruhe möchte.

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.

© ADAC e.V. | Seite 6

2,4 Innengeräusch

⊕ Der Hyundai IONIQ 5 bietet insgesamt einen guten Geräuschkomfort - besonders wie für E-Autos üblich im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich. Bei höheren Geschwindigkeiten steigen die Fahr- und Windgeräusche deutlich vernehmbar an. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 66,5 dB(A) - das ist ein ordentlicher Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge problemlos erreichen können. Die beim UNIQ serienmäßige Akustikverglasung an den Seitenscheiben zeigt damit nur einen geringen Effekt. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, geräuschdämmenden Filz findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abrollgeräusche der 20-Zoll-Räder recht deutlich zu hören. Der E-Motor selbst ist nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen.

1,8 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. In der Ausstattung UNIQ sind sogar belüftete Vordersitze und Rollos an den hinteren Seitenscheiben an Bord.

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

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

⊕ Den IONIQ 5 gibt es aktuell in vier Antriebsausführungen, abhängig von Batteriegröße und Anzahl der Antriebmotoren. Im Test tritt die Allradvariante mit großer Batterie an. Hier kommen die beiden E-Motoren auf eine Gesamtleistung von zusammen 239 kW/325 PS und liefern ein maximales Drehmoment von 605 Nm. Schon die Zwischenspurts zeigen, dass der IONIQ 5 sehr gut motorisiert ist. Von 60 auf 100 km/h geht es in 2,8 s, von 80 auf 120 km/h in 3,7 s. Von 15 auf 30 km/h kommt man in weniger mehr als einer halben Sekunde - besser geht es kaum.
Hyundai verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h Sportwagen-ähnliche 5,1 s, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 185 km/h abgeregelt. Wer noch bessere Fahrleistungen möchte, muss auf den IONIQ 5 N warten, der mehr als 500 PS leisten und im Sommer 2023 auf den Markt kommen soll.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im IONIQ 5 arbeitet ein ausgereiftes Elektromotorsystem, daher ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche – selbst das Surren der beiden Elektromotoren ist kaum zu vernehmen, da sie gut gekapselt sind. Die E-Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, geben ihre Leistung gleichmäßig ab und setzen Beschleunigungsbefehle spontan am - im Sport-Modus wirkt das Fahrpedal beinahe zu nervös, so schnell reagiert der Antrieb auf Bewegungen am Pedal.

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

© ADAC e.V.

wird. Der Hyundai bietet damit echtes "One-pedal-Driving" und verzögert dabei auch ohne den Einsatz des Bremspedals bis zum Stillstand.

Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 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 sich der IONIQ 5 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. Die Traktion ist dank des Allradantriebs trotz der hohen Motorleistung tadellos.

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.

2,6 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Hyundai dafür durchschnittlich 35,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein ordentliches Ergebnis. 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.
Die Rekuperationsstärke lässt sich in vier Stufen variieren. Zudem lässt sich die One-Pedal-Funktion aktivieren, bei dem weitgehend mit dem Fahrpedal gebremst wird und das Fahrzeug bis zum Stillstand verzögert.

© ADAC e.V.

1,7 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der IONIQ 5 punktet mit einer sehr umfangreichen Ausstattung an Assistenzsystemen. In der Ausführung UNIQ bringt das SUV sogar einen Ausstiegsassistenten (sperrt die Türe, wenn ein anderer Verkehrsteilnehmer von hinten kommt) und den Totwinkelassistenten mit Monitoranzeige im Instrumentencluster mit. Zudem verfügt der Koreaner über einen Notbremsassistenten, Spurhalteassistent, Verkehrszeichenerkennung, adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sowie Ausweichassistent. Das Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und zur Not selbständig bremst. Ein direkt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord, ebenso die Müdigkeitserkennung. Aufpreis kosten allerdings inzwischen der Autobahn- und der Kreuzungsassistent - zur Markteinführung war dieses Assistenz-Paket noch serienmäßig an Bord.

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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

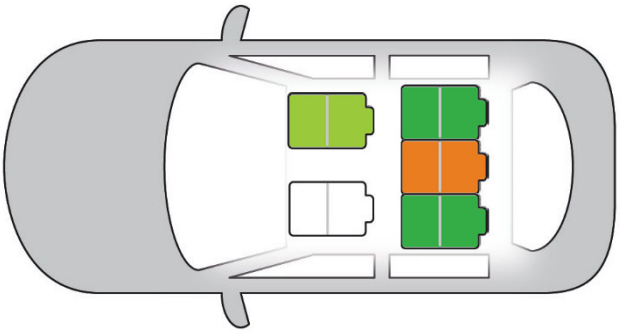
© ADAC e.V.

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.

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

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.

1,4 UMWELT/ECOTEST

0,9 Verbrauch/CO2

⊕ Hyundai geht bei der Antriebskonfiguration des Allradlers einen seltenen Weg: Die meisten E-Autos verbauen einen besonders effizienten Synchronmotor an der Hinterachse und einen Asynchronmotor an der Vorderachse, der bei Nichtbedarf stromlos geschaltet werden kann, ohne Schleppverluste zu erzeugen. Die Koreaner hingegen bauen auch vorn einen Synchronmotor ein und koppeln diesen über eine Kupplung von den Vorderrädern ab.

Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,4 kWh pro 100 km ermittelt und liegt damit rund eine kWh über der 229 PS starken Heckantriebsvariante mit demselben Akku. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 77,4-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 84,6 kWh benötigt. Der IONIQ 5 ist effizient, sowohl was den Verbrauch als auch was die Ladeverluste betrifft.

Aus den 19,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 97 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig ab Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest 51 von 60 möglichen Punkte - ein sehr gutes Ergebnis.

1,9 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 19,3 kWh/100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 79 mg/km verbunden -

© ADAC e.V.

dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der IONIQ 5 im Bereich Schadstoffe 41 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte.

Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe schneidet der Hyundai mit insgesamt 92 Punkten und einem Fünf-Sterne-Ergebnis hervorragend ab.

3,7 AUTOKOSTEN

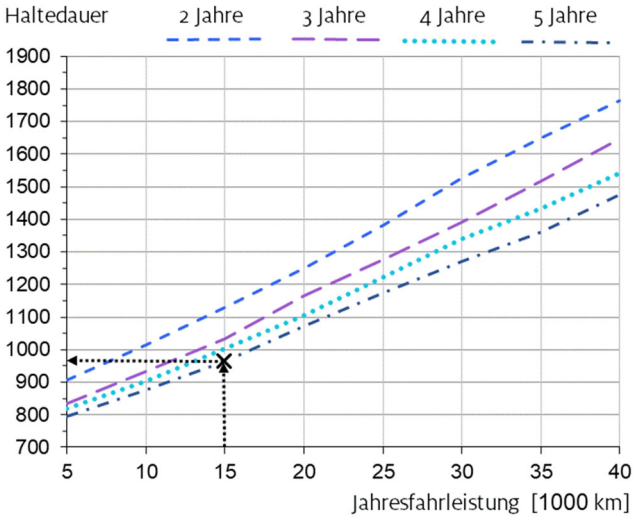
3,7 Monatliche Gesamtkosten

Der IONIQ 5 kostet mit der großen Batterie (77,4 kWh nutzbare Kapazität) und Allradantrieb mindestens 61.200 Euro. Die Komfort- und Sicherheitsausstattung ist durchaus gehoben, so gehören u. a. ACC, Zweizonen-Klimaautomatik, Online-Navigationssystem oder eine elektrische Sitzverstellung für den Fahrer bereits zum Serienumfang. Der Testwagen ist mit dem UNIQ-Paket für 3.700 Euro ausgestattet, das beispielsweise die elektrische Heckklappe, das Head-up-Display und das Bose-Soundsystem umfasst.

Die Unterhaltskosten halten sich im Rahmen, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig - allerdings nicht vor 2031, 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 22, die Vollkasko sogar bei 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. 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 großzügige fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, eine dreijährige Anschlussgarantie (Leistungen weichen von der Herstellergarantie ab) sowie acht Jahre bis 160.000 km auf die Hochvolt-Batterie - letztere 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, die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzen und Schnellladungen nach Möglichkeit vermeiden.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 964 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



© ADAC e.V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	IONIQ 5 (58 kWh) 2WD	IONIQ 5 (77,4 kWh) DYNAMIQ-Paket 2WD	IONIQ 5 (77,4 kWh) TECHNIQ-Paket 4WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	168 (229)	239 (325)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/0	350/0	605/0
0-100 km/h [s]	8,5	7,3	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	185	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	16,7/16,7 kWh E	17,0/17,0 kWh E	17,9/17,9 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/26/22	18/26/22	18/26/22
Steuer pro Jahr [Euro]	68	74	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	709	823	923
Preis [Euro]	43.900	54.800	61.200

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

© ADAC e.V.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	239 kW (325 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	81 kW
maximales Drehmoment	605 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,4 kWh/100km/437 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	-/77,4 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	84,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

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	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	Schlüssel

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

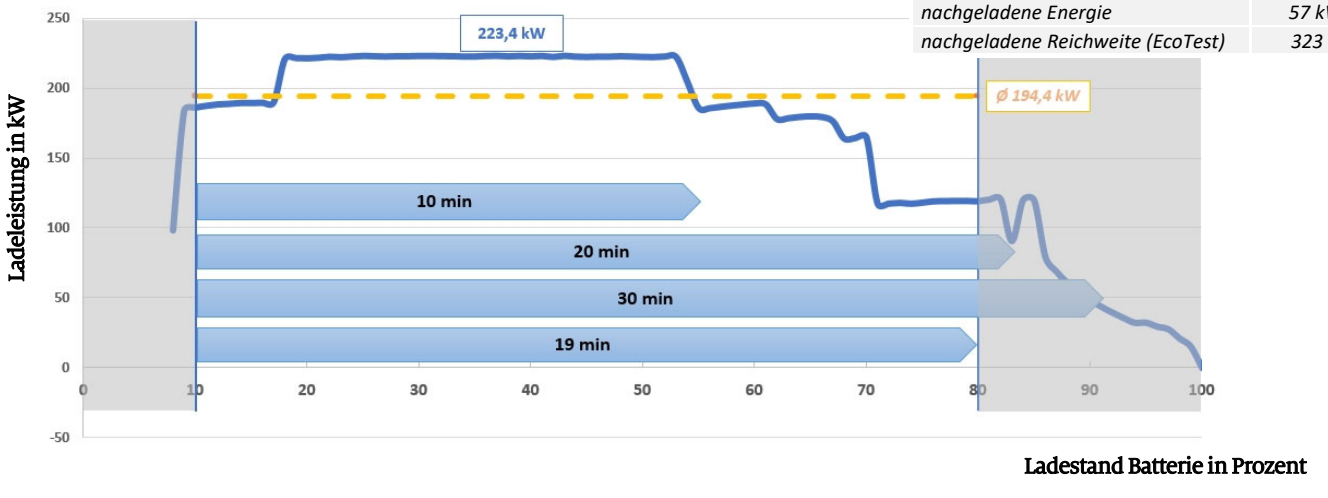
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (in 25% Blöcken am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	65 - 37 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	65 - 11,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	20,5 - 7,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 230 kW	19 min

LADEKURVE DC

Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	*194,4 kW*
Ladedauer	*00:19:00*
nachgeladene Energie	*57 kWh*
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	*323 km*



NACHGELADENE REICHWEITE

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	*35,8 kWh*	*202 km*	*55%*
20 min	*59,7 kWh*	*337 km*	*83%*
30 min	*67 kWh*	*378 km*	*91%*

ADAC-Messung kursiv

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten	
Leistung	239 kW/325 PS
Maximales Drehmoment	605 Nm
Kraftübertragung	Allrad automatisch zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,9 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c_w-Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.635/1.890/1.605 mm
Leergewicht/Zuladung	2.120/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	527/1.587 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	100/80 kg
Tankinhalt	77,4 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R20 105W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport EV
Wendekreis links/rechts	12,6/12,6 m
Ecotest-Verbrauch	19,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO_2-Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 97 g/km)
Reichweite	435 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	2.124/436 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/780/1.370 l

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

Betriebskosten	**119 Euro**	**Werkstattkosten**	**112 Euro**
Fixkosten	**132 Euro**	**Wertverlust**	**600 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	964 Euro
Steuer pro Jahr	74 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/22
Basispreis IONIQ 5 (77,4 kWh) UNIQ-Paket 4WD	64.900 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.11.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	68.690 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.016 km
Auffälligkeiten/Mängel	Die für diesen Testbericht verwendeten Bilder zeigen einen Ioniq 5 der gleichen Baureihe, aber mit anderer Ausstattung

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 CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs 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)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
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
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalliclackierung	ab 660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.300 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **1,8**

AUTOKOSTEN **3,7**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,5**
Verarbeitung	2,2
Alltagstauglichkeit	3,4
Licht und Sicht	2,9
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	**2,2**
Bedienung	2,5
Multimedia/Konnektivität	1,7
Raumangebot vorn	2,0
Raumangebot hinten	2,0
Innenraum-Variabilität	3,1
Komfort	**2,3**
Federung	2,6
Sitze	2,4
Innengeräusch	2,4
Klimatisierung	1,8

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**0,8**
Fahrleistungen	0,8
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Schaltung/Getriebe	0,8
Fahreigenschaften	**2,3**
Fahrstabilität	2,0
Lenkung	2,3
Bremse	2,6
Sicherheit	**1,7**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	3,8
Umwelt/EcoTest	**1,4**
Verbrauch/CO2	0,9
Schadstoffe	1,9

Stand: April 2023
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

© ADAC e.V. | Seite 14