



Hyundai IONIQ 5 N

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (448 kW / 609 PS)

Als der IONIQ 5 auf den Markt kam, war er als Designikone positioniert und mit viel Spannung erwartet worden. Mag er auf den ersten Blick wie ein etwas überdimensionierter Golf I wirken - mit seinen Pixel-Design-Elementen hat er dennoch seine eigene Note. Aber nicht nur das Design ist interessant, auch bei der Technik hat Hyundai mächtig aufgerüstet und zeigt seine Expertise im Bereich der Elektrotechnik. Das 800-V-System ermöglicht sehr schnelles Laden und bringt damit klare Vorteile auf Langstrecke. Nun haben die Koreaner eine sportliche Variante nachgeschoben, die das N-Label der besonders leistungsstarken Modelle der Marke tragen darf. Es ist absolut beeindruckend, mit welcher Vehemenz hier über 2,2 t Lebdgewicht nach vorn katapultiert werden. Beim Boosten werden aus den "standardmäßigen" 609 PS sogar 650 PS.

Wer sich im Detail mit dem Fahrzeug beschäftigt, lernt die begeisternde Akribie kennen, mit der die Ingenieure das Fahrzeug verfeinert haben - nicht nur weil sie es konnten, sondern auch weil sie es durften. Mögen inzwischen viele neue Modelle aus Kosten- oder Effizienzgründen einfach gehalten werden - der IONIQ 5 N lässt sich explizit auf so mannigfaltige Weise individuell einstellen, dass selbst erfahrene Autofahrer längere Zeit benötigen werden, um die vielen Möglichkeiten umfänglich zu erfassen. Denn dieses Modell ist anders, es ist eigentlich eine Brücke zwischen den Verbrenner- und den Elektroautos. Wer im Elektro-Hyundai über den penibel nachempfundenen Sound des i30 N mit Vierzylinder-Sportmotor samt der Schaltrücke des 8-Gang-DSG im Sportmodus die Nase rümpft, hat den IONIQ 5 N und seine Intention nicht verstanden. Er ist von Enthusiasten für Enthusiasten gemacht. Eine große Affinität zu Autos wird hier vorausgesetzt, um die ganze Bandbreite und Tiefe der Eigenschaften und Einstellmöglichkeiten des IONIQ 5 N schätzen zu können. Das Ergebnis: Selten haben Autofans so viel Spaß mit einem Elektromodell gehabt. Sicher, weil es ein sehr ausgereiftes Elektroauto ist. Aber vielleicht auch, weil es auf beeindruckende Weise ein Verbrennerfahrzeug simulieren kann. **Konkurrenten:** Mit vergleichbaren Simulationseigenschaften: keine. Mit vergleichbarer Leistung: BMW i4 M50, Genesis GV60, Kia EV6 GT.

+ gutes Platzangebot vorn, hinten und im Kofferraum, äußerst potentes Antriebssystem mit mannigfaltigen Einstellmöglichkeiten, dynamisches und sicheres Fahrverhalten, guter Komfort dank adaptiver Dämpfer, schnelles Laden dank 800-V-Batterietechnik, umfangreiche Serienausstattung

- hoher Anschaffungspreis, vergleichsweise hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **4,7**

Zielgruppencheck

Familie **2,4**

City **4,1**

60+ **2,2**

Langstrecke **2,1**

Transport **2,7**

Fahrspaß **1,0**

€ Preis/Leistung **3,3**

Ecotest ★★★★★☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Wie üblich ist die Karosseriequalität bei Hyundai gut, die Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut; das trifft auf die "zivilen" Varianten des IONIQ genauso zu wie auf die N-Version mit zusätzlichem Spoiler-Ornat. 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. 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 N-Version hat zusätzlich Kniepolster an der Mittelkonsole. Der Dachhimmel ist hochwertig, alle Dachsäulenverkleidungen müssen aber ohne Stoffüberzug auskommen. Die mit Stoff überzogenen Sonnenblenden fühlen sich angenehm hochwertig an. An der 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.

3,7 Alltagstauglichkeit

Die N-Version des IONIQ 5 bekommt man nur mit einer Batteriegröße, die 84 kWh (Nettowert) fasst. 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.

Das Laden über 230 V dauert etwa 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 achteinhalb 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 21 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 ebenfalls möglich. Eine volle Batterie erlaubt auf

Basis des Ecotest-Verbrauchs von 24,1 kWh/100 km eine Reichweite von rund 375 km. Bei Innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von 450 km möglich. Kostet man hingegen die fabelhaften Beschleunigungswerte aus, kann ein Ladestopp auch nach 200 km nötig sein. Als besonders sportliche N-Variante misst der IONIQ 5 knapp 4,72 und ist damit rund acht Zentimeter länger als die "zivilen" Versionen. Für die Stadt ist das schon nicht mehr sonderlich praktisch, die Breite von 2,16 m (inkl. Außenspiegel) passt da ins Bild. Auffällig unpraktisch ist der üppige Wendekreis von 13,2 m. 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.

⊖ Eine Anhängerkupplung ist für den IONIQ 5 N nicht vorgesehen, somit auch keine Stützlast zulässig. Runflatbereifung oder ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht erhältlich, das Reifenpannenset dagegen ist Serie.

2,8 Licht und Sicht

Von Vorteil für einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr ist die etwas höhere Sitzposition im IONIQ 5 N. 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 Rundumkameras 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 N 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 dürrtigen Reichweite des Fernlichts negativ auf. Zudem kann der Fernlichtassistent der LED-Scheinwerfer im "Pixel-Design" 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. Im serienmäßigen Park-Paket enthalten ist auch der über den Schlüssel bedienbare Parkassistent, mit dem sich der IONIQ 5 N über den Schlüssel von außen vor und zurück steuern lässt. Endlich gibt es einen Heckwischer für den IONIQ 5, der mit der N-Version auch bei den Standard-Varianten eingeführt.

⊖ 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.

2,0 Ein-/Ausstieg

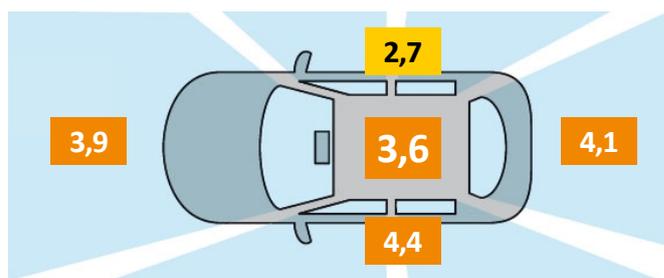
⊕ Mit seiner etwas höheren Karosserie bietet der IONIQ 5 N gewisse Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Aufgrund des Sportfahrwerks liegen die vorderen Sitzflächen mit knapp 50 cm ein paar Zentimeter niedriger über der Straße als bei den übrigen Varianten, aber dennoch günstig. Überdies sind die Türausschnitte breit und hoch genug. Von Nachteil ist der höhere und aufgrund der zusätzlichen Verkleidungen breitere Schweller, man muss daher die Beine beim Einsteigen weiter anheben. Auch hinten kann man dank der großen Türen leicht ein- und aussteigen. Hinten stört kein Mittelunnel, man kann also leichter von einer



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.

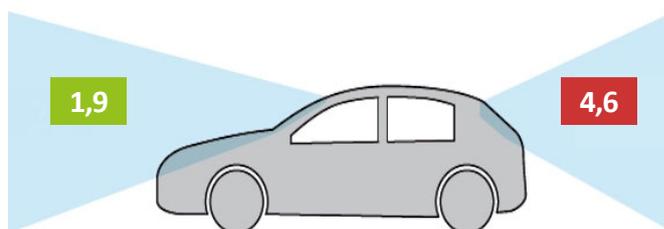
Rundumsicht

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.



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 N 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.

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 findet man weitere 40 l Stauraum. Als N-Version mit der IONIQ 5 ohne Fach unter der Fronthaube (Frunk) auskommen.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ In der N-Variante wird die Kofferraumklappe immer elektrisch angetrieben, sie 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 (Funktion im Menü abschaltbar). 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 recht hohe 74 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.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. Ein Zug an den seitlichen Hebeln reicht und die Lehnelemente 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 Laderraumabdeckung.



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.



Über 1,85 m Körpergröße sollte man auf seinen Kopf achten, um ihn nicht an der offenen Klappe zu stoßen. Die Ladekante liegt recht hohe 74 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.

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 verinnerlicht hat. Einen klassischen Getriebehebel gibt es nicht, im IONIQ 5 N 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. 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 praktischen Direktwahltasten für die Hauptfunktionen unterhalb des Zentraldisplays sind auch tagsüber bei der N-Version gut zu erkennen, denn für den Hintergrund der Beschriftung wurde Anthrazit gewählt.

Die Fahrzeugeinstellungen werden komplett über den großen Monitor vorgenommen, die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten sehr umfangreich, nach intensivem Studium aber beherrschbar; dabei helfen auch die ausführlichen Erklärungen der Menüpunkte für die N-spezifischen Funktionen. Der 12,25 Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben

1,4 Multimedia/Konnektivität

Der IONIQ 5 N hat zahlreiche Besonderheiten an Bord, die es in dieser Form bisher noch bei keinem Elektroauto gab. Da diese Funktionen weniger die spezifischen Eigenschaften des Fahrzeugs beeinflussen, sondern mehr dem Unterhaltungswert dienen, werden sie hier im Bereich Multimedia beschrieben. Auf Wunsch simuliert die N-Version ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Dabei haben sich die Entwickler am Hyundai i30 N orientiert und des Antriebsverhalten bis ins kleinste Detail analysiert, um es so gut wie möglich im Elektro-N simulieren zu können. Man bekommt dabei nicht einfach nur einen Drehzahlmesser in den Instrumenten angezeigt, welcher die Schaltvorgänge andeutet. Die Insassen können die Schaltvorgänge klar spüren, weil die Elektromotoren Zugkraftschwankungen in die Beschleunigungen einbauen. Auch richtet sich die Beschleunigung bei der jeweiligen Geschwindigkeit danach, welcher Gang des fiktiven 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebes eingelegt ist. Sehr sensible Naturen können sogar erfahren, wenn das Fahrzeug mit schleifenden Kupplungen im "2. Gang" anfährt und kurz darauf die Kupplungen schließen und der Kraftschluss komplett ist. Selbstverständlich gibt der Motor beim Runterschalten Zwischengas und es sind Fehlzündungen im Schubtrieb zu hören. Diese feinen Details zeigen, mit welcher Akribie die Ingenieure den IONIQ 5 N abgestimmt haben. Akustisch kann man



Die im Alltag häufiger genutzten Funktionen lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits leicht bedienen. Die sehr umfangreichen Untermenüs des Infotainmentsystems erfordern jedoch eine gewisse Eingewöhnung.

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. Man kann die Anzeigen digital oder analog auswählen - es gibt sogar einen Drehzahlmesser im Rahmen der Simulationen eines Autos mit Verbrennungsmotor.

auch verschiedene Geräuschkulissen auswählen, wobei nur eine einem Verbrennungsmotor einigermaßen nahekommt, die anderen eher an ein Raumschiff erinnern. In der Summe seiner Eigenschaften ist die N-Variante des IONIQ 5 nicht einfach nur eine leistungsgesteigerte Elektroversion, sondern ein Auto für Technik- und Sportwagenfans, die nicht nur beeindruckende Fahrleistungen möchten, sondern auch besondere "Spielereien" und Individualisierungsmöglichkeiten schätzen.

⊕ Für den IONIQ 5 N 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). Neben 12-V-Anschlüssen vorn und im Kofferraum ist auch eine 230-V-Steckdose unter der Rückbank enthalten; der Adapter für den Anschluss eines 230-V-Geräts an der Ladebuchse außen fährt ebenfalls serienmäßig mit (V2L). Die induktive Ladeschale ist ebenso enthalten wie die Smartphone-Anbindung über Android Auto und Apple CarPlay (beides kabellos möglich). 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. Über den Fahrzeugschlüssel kann man den IONIQ 5 N ferngesteuert kleine Strecken vorwärts und rückwärts fahren. Man kann digitale Fahrzeugschlüssel vergeben, so dass auch andere Fahrer das Fahrzeug ohne physischen Schlüssel nutzen

können. Die Routenberechnung berücksichtigt notwendige Ladestops, gibt jeweils die einkalkulierten Batteriestände bei Ankunft und Abfahrt an und rechnet in die Ankunftszeit die Ladezeiten mit ein. Inzwischen funktioniert die Routenplanung gut und ist sehr praktisch für den Alltag.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Hyundai hat beim IONIQ 5 viel Wert auf ein gutes Raumgefühl gelegt, das kommt auch der N-Variante zu gute, trotz dunklem Innenraumdesign. Angemessen große Fensterflächen und viel Bewegungsfreiheit sind Teil des Konzepts. Die serienmäßigen Sportsitze im Testwagen können für Personen bis zu einer Größe von fast zwei Meter zurückgeschoben werden, die Kopffreiheit ist noch üppiger, hier würde man erst ab etwa 2,20 m Größe den Dachhimmel berühren. Breit genug ist der Innenraum vorne ohne Zweifel, und so empfindet man das Raumangebot als durchaus großzügig. Optional gibt es ein Panorama-Glasdach, welches den Innenraum heller und freundlicher wirken lässt. Nachts sorgt die in Farbe und Helligkeit konfigurierbare Ambientebeleuchtung für mehr Tiefenwirkung.



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 2,20 m große Leute reichen.

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 2,20 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. Das optionale Panorama-Glasdach reicht bis über die Rücksitzbank. Die Ambientebeleuchtung setzt sich auch in der zweiten Reihe fort.

3,4 Innenraum-Variabilität

Auch wenn der IONIQ 5 N 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 zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne. Auf Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitzlehnen muss man leider verzichten.

2,0 KOMFORT

1,7 Federung

⊕ Als N-Variante kommt der IONIQ 5 serienmäßig mit adaptiven Dämpfern daher. Im Komfortmodus liefern sie einen guten Kompromiss aus Direktheit und Fahrkomfort ab - das Fahrwerk spricht sogar spürbar feiner auf kleinere Unebenheiten an als das Standardfahrwerk des IONIQ 5 ohne elektronische Regelung. Wer es härter möchte, kann in den Sportmodus wechseln. Innerorts lässt die elektronische Regelung im Standardmodus sogar einmal kurz Nachwippen über Bodenwellen zu, das aber nur bei niedrigen Geschwindigkeiten. Die üppige Bereifung macht es

dem Fahrwerk über Kanten nicht leicht, sie sind etwas deutlicher zu spüren. Ansonsten hat man einen guten Komfort, erst recht für ein Sportmodell. Dieser Eindruck setzt sich auch außerorts fort, erst auf Straßen mit ausgeprägten Bodenwellen, die viel Hub abfordern, kommt das Fahrwerk an seine Grenzen. Auf der Autobahn fühlt sich der IONIQ 5 N zuhause und bietet einen angenehmen Langstreckenkomfort. Eher ist die Batterie leer, bevor die Insassen vom Fahrwerk gestresst würden.

2,6 Sitze

In der N-Variante verbaut Hyundai Sportsitze mit integrierten Kopfstützen - die passen aufgrund der geringeren Einstellmöglichkeiten nicht für jeden, eine Sitzprobe vor dem Kauf ist daher ratsam. Dafür sind die Konturen für Fahrer- und Beifahrersitz ausgeprägt, die Rückenunterstützung damit angenehm und der Seitenhalt sehr gut. Die Vordersitze müssen aber ohne Lordosenstützen auskommen. Auch eine elektrische Einstellbarkeit bekommt man

nicht. Ansonsten sind die Einstellmöglichkeiten für beide Vordersitze gleich und umfassen die Lehnenneigung, die Sitzhöhe und die Längsverstellung. 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.

2,1 Innengeräusch

⊕ Sofern man im Komfortmodus ohne künstliche Geräuschverstärkung fährt, ist man im IONIQ 5 N angenehm leise unterwegs. Die Motoren sind praktisch nicht zu hören. Die Doppelverglasung vorn trägt ebenso zum angenehmen Geräuschkomfort bei. Bei höherem Tempo steigen die Fahrgeräusche allgemein etwas an, Windgeräusch sind aber nicht explizit an bestimmten Stellen zu hören. Bei 130 km/h liegt die Geräuschkulisse im Innenraum bei 65,6 dB(A).

Ein gänzlich anderes Bild ergibt sich, wenn man die künstlichen Antriebsgeräusche aktiviert. Die können auf Wunsch so laut und infernalisch sein, dass man einen Verbrennungsmotor mit Sportauspuff nicht vermisst. Die Lautstärke kann in zahlreichen Stufen variiert werden, so dass für jeden Geschmack eine passende Einstellung parat stehen sollte. Überhaupt sind die vielen möglichen Einstellungen eine große Stärke des IONIQ 5 N.

1,6 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. Eine Umluftautomatik mit Luftgütesensor ist nicht vorhanden, Regelparameter für die Umluftsteuerung wie Tunneldurchfahrt jedoch einstellbar; dann werden vor der Tunneleinfahrt auch die Scheiben geschlossen und nach dem Tunnel wieder automatisch geöffnet. 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 sowie Rollos hinten sind Serie. Gegen Aufpreis gibt es für die Vordersitze eine Sitzlüftung.

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

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen

⊕ Schon die "zivilen" Versionen des IONIQ 5 sind mit reichlich Motorleistung ausgestattet. Aber selbst die durchaus potente Allradvariante mit 325 PS ist entlockt dem N-Version-Fahrer nur ein müdes Lächeln. Denn was die Sportvariante an Beschleunigung veranstaltet, stellt die bisherigen Fahrerlebnisse mit Hyundai-Elektroautos in den Schatten. Kein Wunder, so liefern die beiden Elektromotoren des IONIQ 5 N standardmäßig 609 PS und 740 Nm Drehmoment; im N Grin Boost sind es sogar kurzzeitig 650 PS und 770 Nm. Dann wird das über 2,2 t schwere Gefährt in 3,4 s aus dem Stand auf 100 km/h katapultiert, die Beschleunigung findet erst bei 260 km/h ihr Ende. Das ganze wird auf Wunsch von einem infernal Motorsound untermalt und mit Schaltrucken garniert, dass es selbst für den Verbrennungsmotor-Enthusiasten eine wahre Freude ist. Beeindruckend ist auch, was die Sportversion bei den Zwischenspurts veranstaltet. Von 15 auf 30 km/h geht es in

0,6 s - das ist wie ein Tritt in den Rücken, wenn man nicht darauf vorbereitet ist. Von 60 auf 100 km/h vergehen nur 1,6 s, von 80 auf 120 km/h knapp zwei Sekunden. Dank ausgeklügelter Kühlung der Motoren, der Leistungselektronik und der Batterie gelingen diese Manöver auch zahlreiche Male hintereinander - was dann aber einen stabilen Magen von allen Insassen erfordert. Hyundai zeigt mit der durchdachten Abstimmung der Systeme und den vielen Einstellmöglichkeiten seine Kompetenz bei Elektroantrieben auf beeindruckende Weise. Der Driftmodus ist nur ein weiteres Beispiel dafür - in diesem Fall treibt der Heckmotor mit seinen bis zu 412 PS den IONIQ 5 N an, wobei die Elektronik entsprechende Driftwinkel zulässt, gleichzeitig aber ein Schleudern des Fahrzeugs verhindert. So können auch weniger erfahrene Fahrer reichlich Spaß haben, sollten sich dann aber über den hohen Verschleiß beispielsweise an den Reifen im Klaren sein.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im IONIQ 5 N 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 unbändigem Nachdruck an, geben ihre Leistung gleichmäßig ab und setzen Beschleunigungsbefehle spontan um. Außer man stellt die Getriebe-Simulation ein, dann ruckt es munter bei den simulierten Gangwechsellern

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der IONIQ 5 N kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg ziehen die Motoren absolut 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 der Elektromotoren reguliert. Die Abstimmung ist gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Der Hyundai bietet damit echtes "One-pedal-Driving" und verzögert dabei auch ohne den Einsatz des Bremspedals bis zum Stillstand. Im Getriebesimulationsmodus dienen die Schaltwippen am Lenkrad zum Durchschalten der simulierten Gänge eines 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebes. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Wie ernst es Hyundai mit der Sportlichkeit beim IONIQ 5 N ist, zeigen die Fahrwerkszutaten. Denn neben den adaptiven Dämpfer gibt es auch eine aktive Differenzialsperre an der Hinterachse, um trotz Allradantrieb die Traktion noch weiter zu verbessern und das Kurvenverhalten auf Wunsch optimieren zu können. So hat die N-Variante trotz der überbordenden Leistung eine ausgezeichnete Traktion und ein souveränes Fahrverhalten. Der Hyundai liegt satt

und gut kontrollierbar auf der Straße, lässt sich von Spurrillen nur wenig aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf gibt trotz der üppigen Bereifung kaum Anlass zur Kritik. So ist man abseits engagierter Fahrmanöver entspannt und unaufgeregt unterwegs. Im Grenzbereich regelt das ESP effizient, auf Wunsch sind auch spätere Eingriffe für ausgeprägteres Übersteuern möglich - die Einstellmöglichkeiten sind mannigfaltig. Im wie immer mit

aktiviertem ESP gefahrenen ADAC Ausweichtest ist der IONIQ 5 N beim simulierten, ruckartigen Ausweichvorgang sicher unterwegs. Die Vorderachse folgt jedem Lenkbefehl überaus eifrig, zudem bremst das ESP bei solch abrupten Lenkmanövern den schweren Stromer kurz ein, was Geschwindigkeit abbaut. In Folge durchheilt der Sport-Hyundai den Ausweichtest-Parcours sicher. Lenkt man aber nicht so ruckartig an und fährt eher sportlich, erlaubt der Koreaner sehr hohe Geschwindigkeiten und zeigt seine ausgeklügelte Abstimmung: Präzise Vorderachse, je nach ESP-Stellung mehr oder weniger loses Heck und viel, sehr viel Fahrspaß.

1,8 Lenkung

⊕ Hyundai hat die Lenkung des IONIQ 5 für die N-Variante spürbar überarbeitet und direkter ausgelegt. Beim Rangieren sind von Anschlag zu Anschlag nur 2,2 Lenkraddrehungen nötig. Unterwegs kann die Lenkung überzeugen, sie zentriert angemessen und vermittelt dem Fahrer ein gutes Lenkgefühl. Die Rückmeldung ist einwandfrei und wirkt nicht nervös. Die Lenkkräfte sind passend, mit zunehmendem Lenkwinkel oder mit höherem Tempo steigert sich das Lenkmoment, ohne dabei zu viel Kraft zu verlangen. Der IONIQ 5 N lässt sich dank der direkten Übersetzung mit angemessenem Lenkaufwand präzise durch Kurven dirigieren. Über die Fahrmodi kann die Servounterstützung variiert werden.

1,9 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der IONIQ 5 N durchschnittlich nur 33,4 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein richtig gutes Ergebnis. Das Bremsgefühl im Alltag ist einwandfrei, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure sehr gut hinbekommen, der Übergang ist kaum zu spüren. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit für ein so sportlich orientiertes Auto angemessen. Die Rekuperationsstärke lässt sich in vier Stufen variieren. Zudem kann man die One-Pedal-Funktion aktivieren, bei der weitgehend mit dem Fahrpedal gebremst wird und das Fahrzeug bis zum Stillstand verzögert.

1,9 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der IONIQ 5 N punktet mit einer sehr umfangreichen Ausstattung an Assistenzsystemen. In der Sport-Ausführung bringt der Koreaner alles serienmäßig mit, was es für diese Variante gibt. Sogar ein Ausstiegsassistent (sperrt die Türe, wenn ein anderer Verkehrsteilnehmer von hinten kommt) und der

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Serie
	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)

Totwinkelassistenten mit Monitoranzeige im Instrumentencluster sind dabei. Zudem verfügt der Hyundai über einen Autobahn- und Kreuzungsassistenten, einen Notbremsassistenten, einen Spurhalteassistenten, die Verkehrszeichenerkennung, die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sowie den Ausweichassistenten. 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.

⊖ Kritik muss sich der Hyundai aber für die Feinabstimmung einiger Assistenten gefallen lassen. So erscheint die

2,3 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 bringt der IONIQ 5 N immer mit. Hintere Seitenairbags oder Knieairbags gibt es dagegen nicht, ebenso entfällt mit den Sportsitzen der spezielle Centerbag zwischen den Vordersitzen. Die festen vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,85 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.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem IONIQ 5 N eine gute Kindersicherheit. Allgemein eignet sich der Hyundai 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 praktisch nicht 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

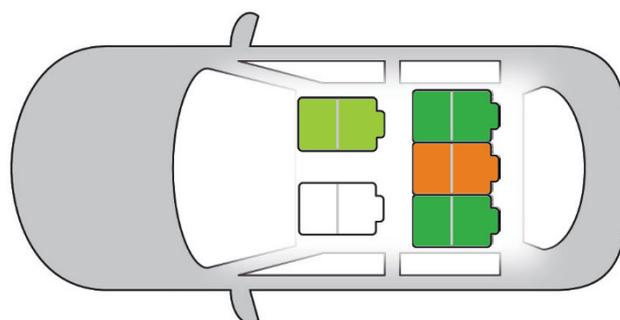
Müdigkeitswarnung viel zu früh und aus heiterem Himmel, deren Auslösung ist oft nicht nachvollziehbar; die damit verbundene akustische Warnung lässt sich auch mit "OK"-Tastendruck nicht beenden. Für die akustische Warnung der Verkehrszeichenerkennung gibt es inzwischen einen Shortcut: Ein langer Druck auf das Lautstärkerädchen am Lenkrad deaktiviert die bei jedem Neustart gesetzlich vorgeschriebene Warnung bis zum nächsten Fahrzeugstart. Eine Warnung vor zu schnellem Fahren ist völlig in Ordnung - da die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten nicht immer zuverlässig genug erkannt werden, kommt es zu gelegentlichen, aber maximal nervigen Fehlwarnungen trotz korrekter Geschwindigkeit.

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.

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)

Sicherheitseinrichtung auskommen - gerade dort, wo am ehesten Kinder sitzen und diese Schutzmaßnahme besonders sinnvoll wäre.

3,8 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist beim IONIQ 5 N 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 Serie.

2,3 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO2

⊕ Die Sportversionen bei Hyundai bekommen ein schlichtes N - das ist aber auch das einzige schlichte, denn neben der sportlichen Aufmachung haben sie es faustdick unter der Karosserie. Da macht der IONIQ 5 N keine Ausnahme. Wie aber schon die N-Versionen mit Verbrennungsmotor ist der Elektro-N kein Kostverächter. Im ADAC Ecotest verbraucht der Elektro-Hyundai immerhin 24,1 kWh pro 100 km. Das lässt sich mit ganz leichtem Fuß auf dem Beschleunigungspedal unterbieten - aber auch mit Bleifuß weit übertreffen. Die Range ist groß, von 18 bis 38 kWh/100 km ist alles drin. Alle Verbrauchsangaben beinhalten die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 84-kWh-Batterie (Nettoangabe) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 90,7 kWh benötigt. Innerorts liegt der Verbrauch bei etwa 18,5 kWh,

außerorts bei rund 26 und auf der Autobahn bei hohen 27 kWh/100 km. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für das Testmodell mit der 84-kWh-Batterie eine Reichweite von 375 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, Performance steigernde Einstellungen wie eine verstärkte Kühlung von Fahrzeugkomponenten erhöhen wiederum den Verbrauch und reduzieren damit die Reichweite teils signifikant. Aus dem Ecotest-Verbrauch von 24,1 kWh/100 km ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 121 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das reicht im CO₂-Bereich des Ecotest für immerhin 43 Punkte.

2,8 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 24,1 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 98 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der IONIQ 5 N im Bereich Schadstoffe 32 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der Hyundai für ein derart kräftiges und schweres Auto aber gut da, weil er 75 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sternen.

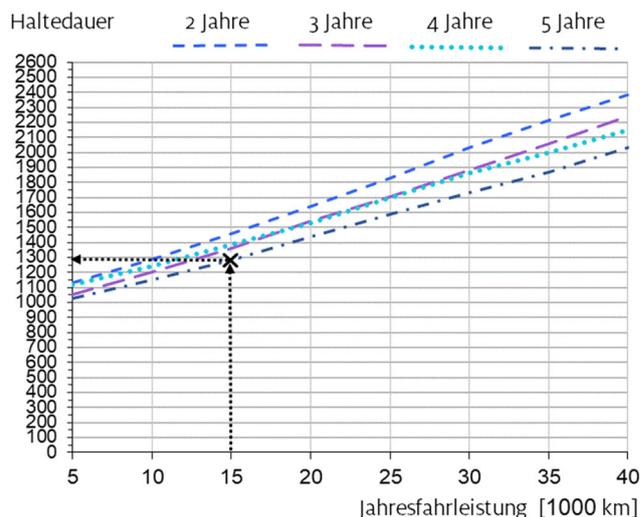
4,7 AUTOKOSTEN

4,7 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Grundpreis für den IONIQ 5 N liegt bei 74.900 Euro. Eine hohe Summe, jedoch gibt es kaum Extras, weil praktisch alles Serie ist. Dadurch relativiert sich der Preis wieder. Zumal die N-Variante Eigenschaften hat, die man in anderen Elektroautos nicht bekommt. Für Enthusiasten ist ein Fahrspaß geboten, der seinesgleichen sucht. Denn Hyundai hat nicht einfach nur die Leistung der Elektromotoren erhöht - gleichzeitig wurden Fahrwerk und Elektrokomponenten mit viel Akribie und Sachverstand optimiert. Hinzu kommen unzählige Einstellmöglichkeiten, um das Fahrerlebnis zu individualisieren. Manches mag als Spielerei erscheinen, Optimierungen wie die adaptiven Dämpfer bringen aber auch im Alltag handfeste Komfort-Vorteile. Abseits der rationalen Gründe für die N-Variante - es ist einfach ein Spaßmobil der Extraklasse und in dieser Kombination bisher einzigartig. Die Höhe der Unterhaltskosten ist maßgeblich vom Fahrstil abhängig - ist man meist gemütlich unterwegs, halten sich die Kosten in Grenzen. Wer häufiger die Leistung auskostet, muss mit erheblichen Stromkosten rechnen und darf auch nicht den Verschleiß insbesondere an den Reifen vergessen. Auch die Versicherung kommt teuer, die Klassen 20 für die Haftpflicht und 29 für die Vollkasko deuten es schon an. Die Teilkasko-Klasse von 26 kann es kaum rausreißen. Dagegen fällt die Kfz-Steuer kaum mehr ins Gewicht: Jährlich werden nur 80 Euro fällig - aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos in Deutschland aktuell steuerfrei. Die Ausgaben für die Wartungen (alle 2 Jahre oder 30.000 km) sollten sich in Grenzen halten, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Einzig die Aufwendungen für die Reifen können wie bereits erwähnt teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment der Motoren 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 aufgrund starker Preisschwankungen bei den Elektroautos zur Zeit noch mehr geschätzt werden, als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Hyundai

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1280 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



gibt auf das ganze Auto fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, auf die Batterie sogar acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 375 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 263 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. Hyundai verspricht durch das aufwendige Thermomanagement, die Batterien immer in einem möglichst optimalen Temperaturfenster zu halten und so den "Verschleiß" zu minimieren. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt, die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt und vorrangig mit Wechselstrom (bis 11 kW) lädt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	IONIQ 5 N
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-
Leistung [kW (PS)]	448 (609)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	740/0
0-100 km/h [s]	3,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	260
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	21,2/21,2 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/29/26
Steuer pro Jahr [Euro]	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1278
Preis [Euro]	74.900

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	10,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	184/351/616
• Dachlast/Anhängelast [kg]	36/0
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,15
Herstellungsland	Südkorea
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	92,2
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	171

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten	
Leistung	448 kW/609 PS
Maximales Drehmoment	740 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	21,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,38
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	275/35 R 21
Länge/Breite/Höhe	4.715/1.940/1.585 mm
Leergewicht/Zuladung	2.275/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480/1540 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/80 kg
Batteriekapazität (netto)	84 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	1,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen	275/35 ZR 21 103Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero Elect PNCS
Wendekreis links/rechts	13,1/13,2 m
Ecotest-Verbrauch	24,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	n.b.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 121 g/km)
Reichweite	375 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	2224/436 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/780/1.370 l

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

Betriebskosten	138 Euro	Werkstattkosten	194 Euro
Fixkosten	165 Euro	Wertverlust	784 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1280 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/26		
Basispreis IONIQ 5 N	74.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.02.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	77.390 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.613 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 des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † 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

Hyundai IONIQ 5 N

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	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
Spurwechslassistent	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

4,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	0,8
Verarbeitung	2,0	Fahrleistungen	0,6
Alltagstauglichkeit	3,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	1,8
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	1,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	1,9

Innenraum	NOTE	Sicherheit	NOTE
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,9
Multimedia/Konnektivität	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,1	Fußgängerschutz	3,8
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	2,3

Komfort	NOTE	Verbrauch/CO ₂	1,7
Federung	1,7	Schadstoffe	2,8
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	1,6		

Stand: Dezember 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	448 kW(609 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	159 kW
maximales Drehmoment	740 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	24,1 kWh/100km/376 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b. kWh/84 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	90,7 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
15 % "Niedriger Ladestand, Suchen Sie eine Ladestation in der Nähe auf"
7 % "Sofort Batterie laden! Motorleistung begrenzt"

Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 203 V, 10A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

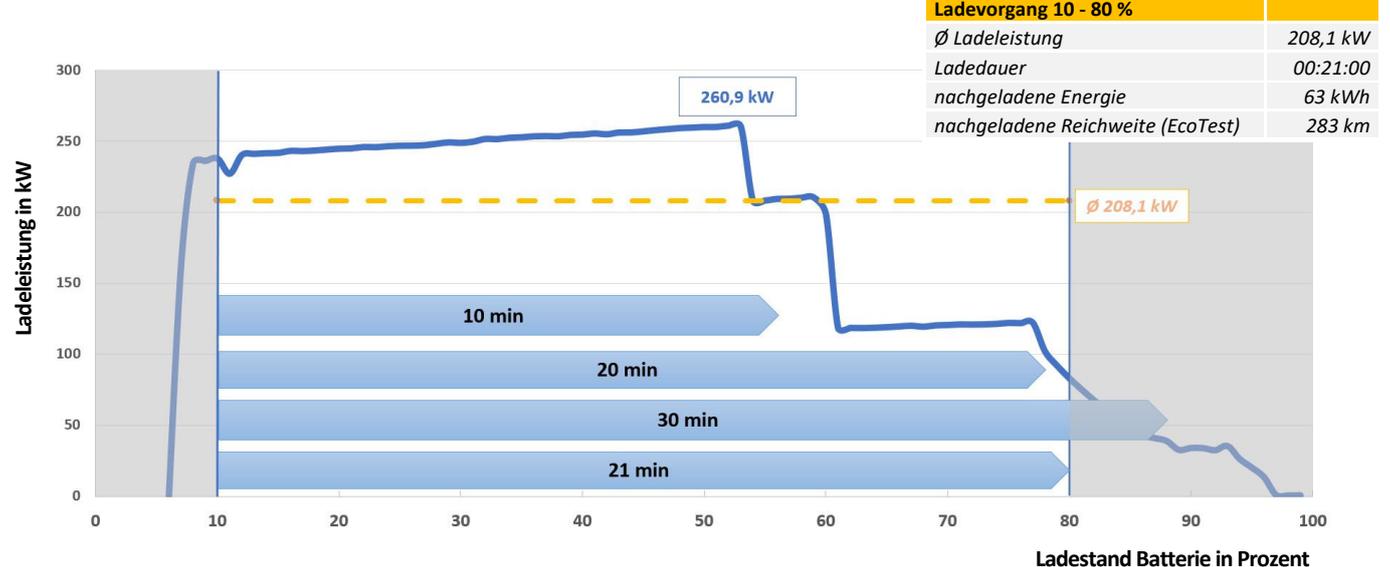
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (25 % Blöcke am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	69,5 - 39,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	69,5 - 12,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	22 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 240 kW	21 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE

