
Fahrbericht Hyundai Ioniq 5: Stromschlag für die Konkurrenz

Von Frank Wald

So sieht automobile Zukunft aus. Neben einem futuristischen Design, innen wie außen, zeigt Hyundai mit dem Ioniq 5, wie man mit einer eigens dafür vorgesehenen Elektro-Plattform den Raum in punkto Variabilität und Package konsequent ausschöpft. Vor allem aber holen die Koreaner mit ihrem so genannten „E-CUV“ die 800-Volt-Technologie ins bezahlbare Volumensegment und versetzen damit den erklärten 400-Volt-Konkurrenten VW ID 4, Audi Q4 e-Tron und Skoda Enyaq iV einen Stromschlag, der noch lange zwirbeln wird.

Denn die doppelte Bordspannung ermöglicht ultraschnelles Laden und damit eine größere Alltagstauglichkeit, weil die Reichweite als eine der größten Hürden der Elektromobilität bei der 4,64 Meter langen Mischung aus Coupé und SUV nicht mehr im Vordergrund steht. Zwar fährt das erste Modell der neuen elektrischen Hyundai-Submarke, dem schon in Kürze ein Ioniq 6 als Limousine und ein großes SUV namens Ioniq 7 folgen werden, je nach E-Maschine, Antriebsart (Heck- oder Allrad) und Batteriekapazität (58-kWh oder 72,6-kWh netto) laut WLTP-Norm auch 400 bis 485 Kilometer weit. Doch sollte der Saft irgendwann zur Neige gehen, sind beide Akkus an einer 350 kW-Schnellladestation im günstigsten Fall nach 18 Minuten wieder zu 80 Prozent gefüllt.

An einer 50-kW-Säule speichern sie mit ihren maximalen DC-Ladeleistungen von 180 kW und 220 kW dieselbe Energie mit 44 und 57 Minuten immer noch unter einer Stunde. Und selbst mit Wechselstrom an der 11-kW-Wallbox dauert eine volle Ladung gerade mal knapp fünf oder gut sechs Stunden. Da stehen die dynamischen Drei aus dem VW-Konzern in jedem Fall deutlich länger herum. Anders als diese beherrscht der koreanische Stromer außerdem das bidirektionale Laden (Vehicle-to-Load), mit der der Fahrer den Batteriestrom auch für den Betrieb eines externen elektrischen Geräts, etwa eines Beamers fürs Public Viewing oder einer Orangen-Saftpresse wie bei der Präsentation des Ioniq 5 in Valencia, nutzen kann.

Die 800-Volt-Technologie gibt es bislang nur in Elektro-Sportwagen wie Porsche Taycan und Audi RS e-tron GT, hier allerdings nur zu astronomischen Summen. Hyundai bietet sie nun erstmals in einem Volumenmodell und zu erschwinglichen Konditionen an. Der Ioniq 5 startet bereits ab 41.900 Euro, zwar noch mit kleinem Motor und Batterie, doch 125 kW (170 PS) und der 58 kWh-Akku sorgen auch hier für einen spritzigen Antritt und knapp 400 Kilometer Reichweite. Für 3800 Euro mehr gibt es eine zweite E-Maschine an der Vorderachse, mit der die Leistung auf 173 kW (235 PS) klettert sowie ein elektrischer Allradantrieb entsteht. Die erwähnte Maximalreichweite wird in dieser Konfiguration erzielt. Mit der größeren Batterie kostet der Ioniq 5 mindestens 45.100 Euro, leistet als Hecktriebler dann 160 kW (217 PS) und mit zweiter Maschine als Allradler ab 48.900 Euro 225 kW (305 PS). Zieht man dann noch die Umweltprämie ab, rollt der Stromer also zu Preisen knapp über 30.000 Euro zu den Kunden.

Es grüßt der DeLorean DMC-12 aus „Zurück in die Zukunft“

Und nicht nur die werden Augen machen, ist der Ioniq 5 doch ein auffallend sehenswertes Auto. Das futuristisch-kantige Design, „um das wir immer wieder kämpfen mussten“, so Hyundai-Europa-Chefdesigner Thomas Bürkle, wirkt mit seinen großen Flächen und scharfen Schnitten wie aus einem Block gehauen. Ins Auge fallen auch die 20 Zoll-Räder, (Serie sind 19 Zoll) sowie die Form der C-Säule, die einen exakten 45-Grad-Winkel bildet. Bürkle verweist hier auf die Historie, in der es Mitte der 70er-Jahre mal ein kantiges Coupé namens Pony gab. Die glatte und vollkommen konturlose Motorhaube, die sich wie

eine Muschelschale über die Kotflügel bis zu den Radhäusern spannt, lassen jedoch eher an den DeLorean aus dem 80er-Jahre-Blockbuster „Zurück in die Zukunft“ denken. Vor allem, wenn man dazu noch die scheinbar aus der gleichen Zeit stammende Pixelgrafik der vier rechteckigen LED- und Tagfahrleuchten betrachtet, die aus dem darunter liegenden „Kühlerschlitz“ lugen. Noch deutlicher erscheint sie am Heck in dem markanten Rückleuchtenband, wo sie an die Optik früher Videospiele erinnert.

Auch der Innenraum sieht nach Zukunft aus. Wie eine puristisch-wohnliche Lounge empfängt das Interieur mit hellen Pastelltönen und bequemen Sitzen, deren Polsterungen und Textilien teilweise aus nachhaltigen Fasern wie Bio- Zuckerrohr oder recycelter PET-Plastikflaschen hergestellt werden. In den Fußmatten wurden sogar alte Fischernetze aus dem Meeresschutzprojekt Healthy Seas verarbeitet. Hingucker sind hier allerdings die beiden weiß umrahmten 12,25 Zoll-Displays für Cockpitanzeigen und Infotainment, die sich hinterm Lenkrad zu einer einzigen Bildschirmlandschaft vereinen und mit ebenso anschaulicher wie intuitiver Bedienung überzeugen. Was erst beim zweiten Blick auffällt: das Lenkrad trägt kein Marken-Logo: „Das brauchen wir nicht“, sagt Thomas Bürkle, „jeder weiß, dass er in einem Hyundai sitzt“.

Nickerchen vor der Ladesäule

Kaum weniger verblüffend ist die Geräumigkeit. Hyundai verabschiedet sich von der klassischen Raumaufteilung und nutzt die Vorteile der Sandwich-Bauweise der eigens für die Elektroautos entwickelten Electric Global Modular Platform (E-GMP) konsequent aus. Der Gangwahlhebel wanderte ans Lenkrad und statt eines Mitteltunnels gibt es nun eine „Multifunktionsinsel“, die sich um 14 Zentimeter nach vorn oder hinten schieben lässt. Das schafft ein ganz neues Raumgefühl. Der Clou aber sind die Sitze mit Beinauflage und Relax-Funktion, die sich elektrisch in eine komfortable Liegeposition bringen lassen, in dem sich beispielsweise die Wartezeit vor den Ladesäule mit einem Nickerchen versüßen lässt. Auch die Rückbank lässt sich um fast 14 Zentimeter wahlweise elektrisch verschieben und schafft zusammen mit den drei Meter Radstand ein üppiges Platzangebot, bei dem man fast die Beine übereinander schlagen kann. Klappt man sie komplett um, wächst der Kofferraum von 527 Liter auf fast 1600 Liter Volumen an. Unter der Fronthaube bietet ein 57 Liter großes Fach weiteren Stauraum.

Genug gesehen und ausprobiert, jetzt geht's ans Fahren. Das ist so gewohnt spektakulär, wie man es inzwischen von einem Elektroauto kennt. In den Allradversionen liegen unabhängig von der Leistung stets 605 Newtonmeter Drehmoment an, mit dem sich alle automobilen Manöver spielend umsetzen lassen. Ansatzlos zoomt sich der Ioniq 5 damit an alles ran, was nicht bei Drei von der Bahn ist. Ampelstarts und Beschleunigungsspuren sind dabei immer wieder ein großer Spaß, ebenso wie das schnelle Einfädeln oder der Spurwechsel in der Stadt. Auch der Ioniq 5 lässt sich dabei nur mit dem Fahrpedal abbremsen, wobei über die Schaltwippe am Lenkrad die Stärke der Rekuperation reguliert werden kann, sogar bis in den Stillstand.

Wie Schmidts berühmte Katze

Auch bei Zwischenspurts und Überholmanövern auf der Landstraße macht der Ioniq 5 Laune. Über einen Drive-Mode-Knopf im Lenkrad (Porsche lässt grüßen) lassen sich drei Fahrprofile Eco, Normal und Sport mit entsprechender Funktion einstellen. Wobei die Wirkung nur bei letzterem richtig spürbar wird, wenn der Wagen abgeht wie Schmidts berühmte Katze – und der Bordcomputer gleich mal minimum 40 Kilometer Restreichweite abzieht. In knapp fünf Sekunden beschleunigt die Topversion dann auf Tempo 100, die Basisversion braucht gut drei Sekunden mehr und bei 185 km/h werden alle Antriebsvarianten abgeregelt – auch wenn die Quartettdaten den typischen E-Fahrer kaum interessieren dürften. Dafür umso mehr der Verbrauch, der offiziell nach WLTP-Norm zwischen 16,3 und 18,8 kWh pendeln soll. Das kommt hin, nach unserer knapp zweistündigen Fahrt mit der stärksten Version auf 20-Zoll-Felgen registrierte der Bordcomputer unterm Strich 19,2 kWh.

Apropos, trotz der großen Räder und den mehr als zwei Tonnen Gesamtgewicht rollt der Stromer verhältnismäßig kommod ab. Bodenwellen und Temposchweller nimmt er klaglos, allein Querfugen und Rüttelpisten gibt er schnell und spürbar an die Insassen weiter.

Als einer der wenigen Elektro-Pkw darf er, egal ob Hecktriebler oder Allradler, 1600 Kilogramm an den Haken nehmen. Zumindest die Modelle mit der großen Batterie, bei den 58-kWh-Varianten ist die Anhängelast auf 750 Kilogramm limitiert.

Licht und Schatten

Bei so viel Licht fällt aber auch der eine oder andere Schatten auf. Und das betrifft erneut die Aufpreispolitik. Zwar gibt es schon in der Basisvariante eine üppige Serienausstattung, zu der unter anderem ein Navigationssystem, 2-Zonen-Klimaautomatik, beheizbares Lederlenkrad mit Schaltwippen zur Rekuperation, Sitzheizung, Voll-LED-Scheinwerfer, manuell verschiebbare Rücksitzbank sowie ein anständiges Assistenzpaket inklusive adaptivem Tempomat und Spurfolge-Assistent gehören. Die besonderen Gimmicks jedoch sind in den drei optionalen Ausstattungspaketen „Dynamiq“ (plus 5000 Euro), „Techniq“ (plus 8500 Euro) und „Uniq“ (plus 11.850 Euro) versteckt. So gibt es etwa die verschiebbare Mittelkonsole und die 230-Volt-Steckdose unter der Rückbank erst im Techniq-Paket oder ein Frontscheiben-Head-up-Display mit Augmented-Reality-Darstellung und das bidirektionale Laden nur mit dem Uniq-Paket. Und das viel gepriesene Solardach kostet dann immer noch 1500 Euro Aufpreis, ebenso wie die 20-Zoll-Räder (500 Euro) oder die Relax-Funktion für die beiden Frontsitze (1100 Euro). Mit der stärkeren E-Maschine und großem Akku werden so schnell mal die 60.000 Euro übersprungen.

Doch Hyundai-Deutschland-Geschäftsführer Jürgen Keller weiß, dass die Kunden stets zu den höheren Ausstattungen greifen und erwartet, dass knapp die Hälfte der bis Ende des Jahres avisierten 8000 Verkäufe auf die Techniq-Ausstattung und weitere 15 Prozent auf die Topvariante Uniq entfallen werden. Acht Jahre Garantie auf Fahrzeug und Batterie, 29 Cent pro kWh an den Iony-Schnellladesäulen im ersten Jahr sowie ein günstiges Leasing ab 249 Euro werden vermutlich eher das Problem des zugeteilten Kontingents vergrößern. „Mit Stand letzter Woche haben wir bereits rund 5400 Bestellungen eingesammelt“, sagt Jürgen Keller. Das hätte man ahnen können. Die zur Markteinführung angebotenen 1150 Sondermodelle mit Project 45 Paket waren schon nach 24 Stunden dreifach überzeichnet. (ampnet/fw)

Daten Hyundai Ioniq 5 (225 kW)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,64 x 1,89 x 1,61
Radstand (m): 3,00
Motor: Permanentmagnet-Synchronelektromotoren vorne und hinten
Gesamtleistung: 225 kW (305 PS)
Max. Drehmoment: 605 Nm
Antriebsart: Allradantrieb
Batterie: Lithiumionenbatterie, 72,6 kWh
Maximale DC-Ladeleistung: 220 kW
Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,2 Sek.
Elektr. Reichweite nach WLTP: 432 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 18,8 kWh/100 km
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 2.095 kg / max. 445 kg
Anhängelast: 1600 kg
Kofferraumvolumen: 527-1587 Liter hinten/ 24 Liter vorn
Radwendekreis: 11,98 m
Bodenfreiheit: 16,0 cm
Reifengröße: 255/45 R20
Basispreis: 48.900 Euro

Testwagenpreis: 63.010 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



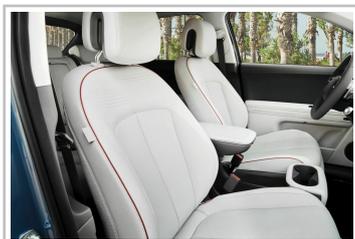
Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



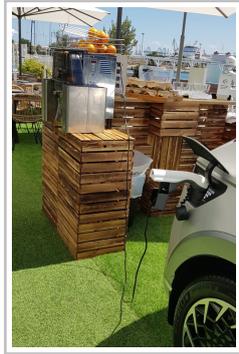
Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald
