

Hyundai Ioniq 5

by km 13.8.21

Das derzeit wohl am meisten gehypte Auto...

Nachdem mein Corsa eine hoffentlich damit glückliche neue Besitzerin hat, muss ich mich ja nun um ein Nachfolgeauto kümmern, wenn ich nicht wieder dauerhaft unseren lieben aber stinkenden A3-TDI mit ungefiltertem Pumpe-Düse-Sound durch die Gegend rußen soll.

Nach einer gründlichen Marktrecherche und dem Befragen meiner besseren Hälfte, deren Geschmack nicht viele Optionen lässt, kommt als Prio 1 der neue Hyundai Ioniq5 infrage. Mir von der Papierform ansich zu groß und auch ein Schluck zu teuer. Zum Limburger Händler: da standen 2 davon. Ja, wirklich schick und mit manch toller Idee erstaunlich gut gemacht. Also eine Probefahrt vereinbart. Der super-nette Verkäufer, Herr Gamerschlag, fand für mich sogar einen 5-Std.-Slot, so konnte ich das Auto halbwegs ausführlich testen. Lange Eingewöhnung brauchte es nicht, da die Bediensprache prinzipiell unserem Soul SK3 recht verwandt ist. Das Testauto hat die zweit-teuerste Ausstattung „TechniQ“ und den Allradantrieb. Da mich eher der Heckantriebler interessiert, fuhr ich meist in „eco“, wo der vordere Motor inaktiv bleibt.

Erstmal geparkt um ihn außen, innen und unten anzusehen:



Zufällig stand dahinter ein alter Ioniq von einem noch älteren Freund ;)



Erstmal alle Klappen auf.

1) **statische Bewertung:** (Noten im 10er System: 10: perfekt)

Lackierung: Note 8: weniger „Orangenhaut“ als der im Schaufenster verbliebene graue (6,5).

Farbunterschiede auf Blech zu Plastik: sehr gut gelungen.

Spaltmaße, Übergänge: meist 8,5, Ladeklappe aber nur 7.

Blechstabilität („Gießkanne“): 9 – 10. keinerlei Beulgeräusche, wenig nachgiebig. Das können Franzosen und Amis lange nicht so gut!

Alle Klappen öffnen/schließen: 7,5 – 9 für Kräfte, Ergonomie und Klang. Als ich erstmals die Tür von innen beiziehen wollte, fand ich keinen Griff. Dann erst merkte ich, dass man hinter der Armauflage überall rein greifen kann – das ist absolut toll! 😊

Einsteigen und Aussteigen vorn, dann hinten nach vorderer Sitzeinstellung auf mich (1,84 Körperlänge (=sehr nahe der Norm für 95%-Mann)): durchweg Note 9. Flüssig, ohne Verrenkungen.

Justage der Sitze (vorn elektrisch) -> 8,5, hinten mechanisch: 7, Lenksäule: 7 (könnte dem Fahrer etwas weiter entgegen kommen), Spiegel: 8,5, Konsole: ansich toll, aber nur 7 wegen recht hoher Verschiebekraft.

Ablagen: 7,5 – 8, lediglich das Licht in der Handschuh-Schublade ist jämmerlich. Eine Norm-Wasserflasche passt in die beiden Cup-Holders, eine große 1,5-Liter Plastikflasche muss man in den Raum zwischen den Sitzen legen, wo sie dann nicht fixiert ist. Eine Sonnenbrillenablage konnte ich nicht finden, notfalls passt die neben die Handy-Ladeschale. Die Ablage Fzf.-mittig ist „für die Füße“, weil ohne deutliche Verbeugung nicht erreichbar.



Schubfach, soweit die Knie es lassen. Glühbirnenfunzel. Fußmatten mit Schutzlaschen vor Sitzschienen (besser spät gemerkt denn nie).



Std.-Wasserflasche passt und hält gut. Lenkrad liegt gut in der Hand. Armauflagen gut.

Sicht für Fahrer:in: A-Säulen: 8,5: für moderne Autos wirklich geringe Verdeckung $\frac{1}{4}$ vorn. C-Säulen (3/4 hinten): 7,5. Ampelblick: 8, Außenspiegel: 7,5 (wegen nötiger Kopfdrehung 15 cm weiter vorn besser, aber das mag die Aerodynamik wohl nicht. Innenspiegel: gut. Zudem der Knopf(!) der Rückkamera, der bei beliebigen Fahrzuständen im Zentraldisplay das Geschehen hinter dem Auto zeigt. Toll! Da es nicht regnete, konnte ich das Fehlen des Heckwischers nicht bewerten. Ob die Kam bei Regen dann wegen Wasserbenetzung noch was zeigt?

Innenraum: noch etwas koreanischer Neuwagengeruch, sonst hinreichend gute Materialanmutung und Farbharmonie für ein Mittelklasseauto. 7,5

Infotainment: nach etwas Eingewöhnung findet man sich in der etwas verschachtelten Struktur zurecht. Für mich gehören Sitzheizung/Lüftung auf einen physischen Knopf und der Momentanverbrauch in kW (in + und -) sollte im Tachodisplay ständig angezeigt werden, das braucht nicht viel Platz. Das Tachodisplay ist mit seiner pseudo-analogen Graphik für Geschwindigkeit und Momentanleistung zu verspielt und die wichtige digitale Geschwindigkeitsangabe wird zu klein zu weit nach links außen gedrückt von diesem nutzlosen „Flügelblech“.



Drive-Mode-Anzeige zu klein, Auto-Hold kaum zu finden. Dies war der niedrigste Verbrauch meiner Fahrerei (Oberursel -> Runkel zwischen 30 und 100 km/h). Un-aufgeräumt und unsinnig! Da sollten die Graphiker sich was Übersichtlicheres einfallen lassen. Vielleicht mal fahraktive Menschen fragen?

Gurte: 7,5, Zugkräfte, Blockierneigung, Erreichbarkeit: in Ordnung.

Kofferraum: Ladekante: 7. Platz für Getränkekisten: 8, aber das klapperige Abdeck-Rollo ist ständig im Weg (5,5). Ablage unter Boden: recht flach, ein Spiral-Ladekabel passt dort nicht drunter. Insgesamt: Note 7



Kofferraum



Frunk (beim Heckantrieb deutlich tiefer)

Fahrwerk (weil's halt mein Fachgebiet ist):

Vorderachse:

MacPherson mit einschaligem Blech-Dreieckslenker mit liegender Büchse vorn und direkt integriertem Traggelenk ohne Schweißnähte (so, wie ich es immer vorschlage). Eine eher preiswerte Lösung für solch ein schweres Auto – mal gespannt, ab wann das Traggelenk verschlissen ist, es erscheint mir recht klein dimensioniert. Schwenklager: Alu. geschmiedet. Federbein geschraubt (gut).



Hinterachse:

5-Lenker-Achse, wie sie inzwischen am weitesten verbreitet ist. Ursprünglich mal von Daimler als „Raumlenkerachse“ erfunden, seitdem von BMW, Audi, Tesla, u.v.m. mehr oder weniger gekonnt am Patent vorbei kopiert. Federlenker mit Aero-Splittschutz. Spur- und Sturzeinstellung! Die Federbasis hätte ich unten weiter raus positioniert. Radträger: Alu geschmiedet. Lenker: Blech zum Subframe. Stabi-Anbindung: seltsam.



2) dynamische Bewertung:

Öffnen, einsteigen, starten: geht zügig, alle Bedienelemente ergonomisch. Die Türgriffe strecken sich dem sich mit Schlüssel in der Tasche nähernden Fahrer schon freundlich entgegen. Note 8,5 mit Ausnahme der nervigen Willkommensmelodie, die sich die Koreaner doch bitte mal endlich sparen sollten.

Sitz: Einstellbereich, Seitenhalt, Breite: 8,5 – 9. Atmungsaktivität der Techniq-Stoffsitze 6 – 6,5 – es geht halt nichts über Sitzlüftung, aber dafür braucht es das teure „uniq“ Ausstattungspaket. Auch die Koreaner haben inzwischen begriffen, wie man dieses „Klavier“ spielt...

Beschleunigung: in Eco (also nur Hinterradantrieb): 7,5, ausreichend für solch eine schwere Kiste, der 150kW Kia-Soul ist allerdings deutlich spritziger. Da merkt man das Mehrgewicht und das geringere Drehmoment (warum eigentlich das?).
Antriebsgeräusche: 7, man hört etwas Pfeifen, einen Tick mehr als im Soul, aber lange nicht soviel wie im optimierten Corsa. Nur die Lüftung ist zu laut, sobald man mehr als Stufe 1 aktiv hat. Note 6. Das geht besser! Die Fahrpedal-Übersetzung ist nur in Eco gut dosierbar, in Normal ist es schon recht sportlich und in Sport wagt man kaum noch, den kleinen Zeh auszustrecken, schon macht das Auto einen Satz nach vorn. Man kann es auch übertreiben – Tesla M3 war wohl das falsche Vorbild!! Winters braucht es wegen der Dosierbarkeit somit unbedingt ECO, aber wegen der Heizung NORMAL. Was macht man dann? Hier ist Nachbesserung angebracht, verehrte Koreaner! Note 5 ☹

HVAC: Bei Außentemperaturen: 25 – 27°C: Kühlwirkung in Eco „gerade noch“ akzeptabel, er bläst dann halt recht laut, weil er wenig Kühlleistung aufbringt und das mit mehr Luftmenge kompensiert. In Normal isses dann gut. Es ist nicht ganz simpel, die mittleren Düsen so einzustellen, dass es nicht zieht. Note 6.

Bremsen: ohne Extremtests gemacht zu haben: Dosierbarkeit ist OK (Note 7), Wirkung einen Tick besser, aber nicht wirklich bissig. Dass er hinten innenbelüftete Bremsscheiben hat, scheint übertrieben, ist aber angesichts der erlaubten Anhängelast zu erklären. Unverständlich, weshalb die dann auch der RWD hat. Keine störenden Geräusche: 9.

Rekuperation: in Stellung 0 („segeln“): keinerlei Reku, wenn man das Bremspedal betätigt. Das ist zumindest gewöhnungsbedürftig, hilft aber, die Bremsscheiben rostfrei zu halten. Stellung 1: wie ein typischer Diesel; 2 braucht man nur bergab; 3 ist nur leicht mehr als 2 (weniger als im Soul) und 4 (linkes Paddel gezogen halten) ist noch mal mehr, aber auch nicht so stark wie im Soul. Fazit: kann man sich dran gewöhnen: 7,5. Übliche Autos mit D und B sind dagegen Mist. Die Auto-Reku hat er auch – ich spiele aber lieber selbst ☺

Handlichkeit, Übersichtlichkeit: das Auto fährt sich nicht wie ein Dickschiff, sondern ist hinreichend agil mit schön präzisiertem Lenkgefühl (8), ausreichendem Wendekreis (7) – man muss halt LKW-mäßig weit ausholen wegen der 3 Meter Radstand - Übersicht: 7,5 – 8,5, was für solch ein riesiges „CUV“ gut ist), Einparken geht dank der guten Rückfahrkamera einfach.

Fahrgeräusche: Wind: 6,5, Abrollen und Querfugen auf unterschiedlichem Asphalt: 6,5 (diese Ausstattung hat nicht die dickeren Fenster des Uniq), Klappern: 9,

Fahrkomfort (mechanisch): Querfugen 7, Kopfstein 7,5, Wellen 7, Nickausgleich 7,5. Insgesamt eher amerikanisch sanft abgestimmt, aber brav. Wie das bei voller Beladung und Anhängerbetrieb dann wird, habe ich nicht getestet. Ich fürchte, dafür ist er (hinten) zu weich gedämpft. Zittern: 8, wunderbar ruhige Lenksäule.

Lenkverhalten: zielgenaues Einlenken: 7,5 mit passend ausgelegtem Kraftaufbau und genauer Zentrierung (i3-Fahrer:innen können davon nur träumen). Daher sehr gute und unaufgeregte Zielgenauigkeit (8) mit sauberer Linearität (9) und guter Symmetrie links/rechts. Lenkübersetzung in Eco eher indirekt, wird in Normal und in Sport direkter.

Kurvenverhalten: gutmütiges leichtes Untersteuern ohne Überraschungen beim Lastwechsel (8), man merkt das „compliance-understeer“ der HA, gerade auch beim Lane-Change, was für ein hohes Sicherheitsgefühl sorgt. Sehr guter Halt im Sitz, ideale Ergonomie für den Kupplungsfuß. Man kann die Kiste richtig fliegen lassen ohne Schiss zu kriegen, was ich – angesichts der eher komfortbetonten Grundabstimmung – als gekonnt bezeichne. Nicht mal den Regeleinsatz des ESP merkt man allzu sehr. ☺

Stabilität: unebene Landstraße: 9, er macht das auf der dafür recht anspruchsvollen Straße Runkel-Brechen genauso souverän wie ein 5er Golf.

Autobahn: entspannt, sehr präzise ohne Nervosität (8,5). A-Säule (weiß) spiegelt sich etwas, stört aber kaum. Überholreserven in Eco (nur HA-Antrieb): über 120 km/h dann schon reduziert (6,5), in Normal/Sport als Allrad: gut.

Nacht: nicht bewertet.

Verbrauch: meine Standard-Strecke Runkel-Oberursel und zurück (23 - 26°C, trocken, mit Klima): 14,5 kWh/100km, was dem Corsa gleich kommt und nur ca 1 über dem Soul liegt. Angesichts des Fzg.-Gewichts (die Strecke hat ja etliche Höhenmeter) ist das wirklich lobenswert. Autobahn (leider zu viel Verkehr, um das gesichert zu ermitteln): um die 21. Gesamtschnitt über 50% Akkuleerung (ca 230km): ca 15,x. Darin waren etliche Kilometer sehr flotte Fahrweise. Damit kann man gut leben, das sollen Andere erstmal toppen. Zumal das ohne Frontmotorgewicht eher noch besser werden dürfte.

Kommentare von den hinteren Plätzen: Wie Gott in Frankreich: Platz ohne Ende.

Fazit nach erstem Kennenlernen: Habenwill. Aber das Ding kostet halt auch Geld. Schon beim Soul habe ich konstatieren müssen: „die Koreaner können wirklich Autos bauen“. Das bestätigt der IQ5. Bin mal gespannt, wann die Benchmark-Abteilungen der europäischen Sparheinis das mal merken.

Falls ich ihn kaufe, kommt dann noch ein etwas ausführlicherer „erFAHRungs“-Bericht.