
Praxistest Hyundai Ioniq 5: Mit dem Stromer auf Weltreise

Von Guido Borck, cen

Vor gut einem Jahr brachte Hyundai mit dem Ioniq 5 ein besonders schnell ladendes Elektroauto auf den Markt. Aber wie sieht es mit den Langstreckeneigenschaften aus? Um das herauszufinden, haben wir uns mit dem koreanischen Stromer auf „große Welttournee“ begeben.

Einmal um die ganze Welt und die Taschen voller Geld: Treffender als mit dem berühmten Lied von Schlagersänger Karel Gott könnte man unsere Reise mit dem Hyundai Ioniq 5 kaum beschreiben. Wir haben mit dem koreanischen Stromer Großes vor und wollen auf ausgedehnte Weltreise gehen. Das Ziel der Reise: Neben dem üblichen Auto-Praxistest diesmal auch sehr genau die Langstreckeneigenschaften zu überprüfen. Allerdings benötigen wir für unsere geplante Tour durch Ägypten, Norwegen, Brasilien sowie Kalifornien keine teuren Flugtickets, geschweige denn Billets für eine Schiffsüberfahrt. Eine einzige Ladekarte sollte reichen. Schließlich fahren wir ja mit einem Elektroauto, bereisen zwar den „halben Globus“, werden jedoch Deutschland dabei nicht verlassen.

Der Grund hierzu ist schnell erklärt: Unsere große Weltreise führt uns durch jede Menge heimische Ortschaften, die nach berühmten Ländern benannt wurden. Einige davon werden wir besuchen. So lautet unsere Langstrecken-Mission mit dem koreanischen Stromer.

Aber wie sieht so eine lange Reise mit einem Elektroauto wie dem Hyundai Ioniq 5 aus. Schließlich werden wir in drei Tagen vier „Länder“ bereisen, die zwar – zugegeben – alle in heimatlichen Gefilden liegen, aber auf unserer gut 1100 Kilometer langen Tournee durch die Republik verteilt sind. Wie sieht es mit der Ladeinfrastruktur aus, wie mit der Reichweite der 72,6 kWh fassenden Batterien? Und wie viel Zeit werden wir überhaupt für das Stromzapfen benötigen? Ein Elektroauto ist nun mal kein herkömmlicher Benziner oder Diesel, der innerhalb von knapp über drei Minuten vollgetankt ist. Und klappt das mit dem Laden überhaupt?

Möglichst sparsam reisen

Mit all diesen Fragen im Kopf starten wir mit dem Hyundai Ioniq 5 in der Nähe von Frankfurt. Der Akku ist randvoll. Damit kommt der Crossover aus Korea laut WLTP-Norm bis zu 481 Kilometer weit. In Verbindung mit den optionalen 20 Zoll-Alurädern, die auf dem 160 kW (217 PS) starken Testwagen montiert sind, schrumpft zwar der Aktionsradius auf nur noch 451 km zusammen. Trotzdem: immer noch ein sehr beachtlicher Wert. Bis zu unserer ersten Etappe sind es rund 340 Kilometer. Nachladen muss der Hyundai bis dorthin wohl nicht. Das müsste er locker schaffen. Jedoch wollen wir auf unserer Tour möglichst sparsam mit dem Strom umgehen, ohne aber als Verkehrshindernis über die Autobahnen und Landstraßen zu gleiten.

Mitschwimmen lautet das Motto, während sich der Tacho auf der BAB zwischen 100 und 130 km/h einpegelt. Für unseren Praxistest bleiben allerdings alle elektrischen Verbraucher wie etwa die Klimaanlage an. Und muss es sein, wird bei Bedarf auch noch die Sitzheizung oder Sitzlüftung aktiviert. Natürlich geht's noch sparsamer, dann jedoch zu Lasten des Komforts. Aber das will weder mein begleitender Kollege noch ich.

Schließlich will niemand schwitzend oder frierend ankommen. Alles soll realistisch und trotzdem vergleichbar bleiben. Das einzige Zugeständnis gilt dem Fahrmodus. Davon

besitzt der koreanische Crossover gleich drei. Wir entscheiden uns jedoch nicht für Normal oder Sport, sondern wählen für unsere Tour den knausrigen Eco-Mode.

Ägypten liegt fast ums Eck

Nach gut dreieinhalb Stunden, viel zähflüssigem Verkehr, aber ohne einen einzigen Ladestopp erreichen wir Ägypten. Unser Ägypten liegt nicht nordöstlich in Afrika und im Land der Pharaonen, sondern im Landkreis Osnabrück. Der verträumte Ortsteil von Neuenkirchen verdankt seinen Namen Vagabunden, die einst im Volksmund Ägypter genannt wurden. In der niedersächsischen Region geht es ausgesprochen ruhig und gemächlich unter den gut 4600 Einwohnern zu. Nur ein kurzer Halt und schon geht es weiter.

Der nächste Stopp führt uns unter weiterhin zurückhaltender Fahrweise ins rund 90 Kilometer entfernte Norwegen. Ähnlich wie in Ägypten bietet die Ortschaft in der Nähe von Cloppenburg ihren Besuchern ausgiebig viel Natur. Diese besticht zwar nicht mit beeindruckenden Fjorden und majestätischer Klippen, dafür gibt's reichlich Landwirtschaft, glückliche Kühe sowie eine ausgiebige Pflanzenwelt zu bestaunen. Ein erster Check auf den Bordcomputer sorgt für zufriedene Gesichter im Team.

Das große Kombiinstrument hinterm Lenkrad hat unsere defensive Gangart belohnt und quittiert nur 16,1 kWh pro 100 km als Schnitt. Für unseren Ioniq 5 sind das exakt 1,8 kWh unter der Werksangabe. Chapeau, das hätten wir so nicht erwartet. Jetzt packt uns der Ehrgeiz auf unserer langen Welttournee. Da geht sicherlich noch mehr. Kuriose Ortsnamen wie Ägypten oder Norwegen gibt es reichlich in Deutschland. Viele davon liegen hauptsächlich in Norddeutschland. Wie beispielsweise auch Brasilien und Kalifornien.

Haufenweise skurrile Orte

Mittlerweile konnte der Hyundai bei einer Übernachtung sein Speicherdepot in Ruhe an einem gemächlichen 11kW-Lader wieder auffüllen. Das war auch nötig, da die Akkukapazität auf unter 20 Prozent gefallen war. Wir ziehen eine erste Zwischenbilanz und loben beim Ioniq 5 das überaus geräumige Platzangebot und den hohen Fahrkomfort nebst bequemen Sitzen. Auf der Überlandfahrt drücken wir den Verbrauch sogar kurzzeitig auf 14,4 kWh. Uns ist aber sofort klar, dass wir diesen Wert nicht lange halten können. Die nächste Autobahnetappe ist schließlich lang. Sie soll uns ins holsteinische Brasilien und Kalifornien führen.

Ein geplanter Zwischenstopp steht auf der Agenda. Die Akkuleistung ist mittlerweile wieder auf 20 Prozent gesunken. Deshalb wird eine Raststätte mit öffentlichem Super-Charger angesteuert, die wir uns über das Navi rausgesucht hatten. Nur gut, dass der Hyundai beim Stromladen ganz vorne mitmischte. Dank 800-Volt-Technik lädt er genauso schnell wie ein Tesla oder etwa der Porsche Taycan. Mit einem Einstiegspreis von unter 48.000 Euro liegt der Koreaner im Vergleich jedoch fast schon auf Schnäppchen-Niveau. Da der Ioniq 5 auf der modernen E-GMP Hyundai-Architektur (Electric-Global Modular Plattform) basiert, können seine Akkus an einem 350-kW-Schnelllader in flotten 18 Minuten von zehn auf 80 Prozent befüllt werden. Das ist für einen Stromer das ideale Reisefenster. Ein Laden auf bis zu 100 Prozent würde unnötig länger dauern.

Nach dem Stromzapfen geht es zurück auf die Autobahn. Dass der Hyundai sparsam mit dem Strom umgehen kann, hat er ja bereits eindrucksvoll bewiesen. Daher wird das Fahrpedal nun deutlich kräftiger und bei mehreren Vollast-Anteilen ganz tief nach unten gedrückt. Maximal rennt der Hyundai bis zu 185 km/h und ist dabei ausgesprochen leise. Einzig der Wind säuselt um die markant geformte Karosserie. Ansonsten geht es ruhig und entspannt zu. Natürlich werden wir unter diesem Express-Zuschlag unser nächstes Ziel nicht schaffen. Der Bordcomputer hat soeben die 30er kWh-Marke unterschritten. Das kann nicht gut gehen. Obwohl? Nein, zur Sicherheit wird ein zweiter Ladestopp von gut 20 Minuten eingelegt. Wirklich nötig wäre das nicht gewesen, wir hätten es wohl auch

ohne Halt zu den nächsten beiden Zielen geschafft.

Nun liegt endlich Brasilien in Sichtweite, gefolgt von Kalifornien. So schnell haben wir den Wechsel zwischen den Kontinenten bisher noch nie geschafft. Kein Wunder, die beiden Ortschaften an der Kieler Bucht liegen gerade einmal gut sechs Minuten auseinander. Was beide Dörfer der Gemeinde Holstein mit ihrem Original gemeinsam haben, ist natürlich der Strand. Auch wenn der nicht gerade an der berühmten Copacabana oder am sonnigen Venice Beach liegt, sondern an der Ostsee. Den Namen Kalifornien verdanken ihre Einwohner übrigens Schiffsteilen, die vor langer Zeit einmal an den Strand angeschwemmt wurden und die Bezeichnung „California“ trugen.

Die letzte Etappe führt uns über die Autobahn nach Hamburg. Hier endet unsere Weltreise und wir ziehen unser Fazit zum Hyundai Ioniq 5. Dank der schnellen Ladetechnik hat der Koreaner seine Langstreckentauglichkeit eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Er bietet in seinem Inneren ein geräumiges Platzangebot und fährt sich selbst mit großen 20-Zoll-Rädern noch angenehm komfortabel. Probleme beim Stromzapfen gab es keine, alles verlief überaus reibungslos. Verbesserungswürdig ist jedoch die Ablesbarkeit des digitalen Kombiinstrumentes. Je nach Körpergröße und Blickwinkel werden im Hyundai der Tacho und die Reichweitenanzeige verdeckt.

Facelift zum Herbst

Aber vielleicht gehört dieses Manko bald schon der Vergangenheit an, denn in diesem Herbst steht für den Koreaner eine Modellüberarbeitung auf dem Programm. So erhält der gefahrene Crossover einen kräftigeren Akku, der statt 72,6 kWh, über eine Kapazität von 77,4 kWh verfügt. Darüber hinaus bietet Hyundai nun für alle Ioniq 5 serienmäßig eine Batteriekonditionierung an, die das Laden insbesondere im Winter nochmals beschleunigen wird. Ebenso neu sind die digitalen Außenspiegel (1300 Euro Aufpreis), die den Luftwiderstand verbessern, sowie ein optionales Assistenzpaket für 1000 Euro extra. Letzteres beinhaltet neben einem Autobahnassistenten zudem auch eine erweiterte autonome Notbremse an Straßenkreuzungen. (Guido Borck, cen)

Bilder zum Artikel



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



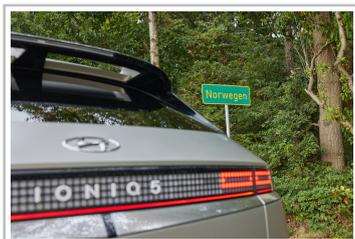
Hyundai Ioniq 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Guido Borck



Hyundai Ioniq 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai
