

## Technische Daten und Betriebskosten

### Hyundai Ioniq 5

Uniq, Heckantrieb, 72,6 kWh



	<b>Motorleistung</b>	160 kW (217 PS)
	<b>Drehmoment</b>	350 Nm
	<b>Kraftübertragung</b>	Hinterradantrieb
	<b>Nutzbare Batteriekapazität</b>	72,6 kWh
	<b>Ladeleistung AC/DC</b>	11/220 kW

	<b>Länge/Breite/Höhe</b>	4.635/1.890/1.605 mm
	<b>Radstand</b>	3.000 mm
	<b>Kofferraum</b>	527–1.587 l
	<b>Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung</b>	1.985/445 kg
	<b>Anhängelast gebremst/ungebremst</b>	1.600/750 kg
	<b>Testwagenreifen</b>	Pirelli Scorpion Winter 255/45 R 20

	<b>0–100 km/h</b>	7,4 s <sup>1)</sup>
	<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	185 km/h <sup>1)</sup>
	<b>Wendekreis</b>	11,98 m <sup>1)</sup>
	<b>firmenauto-Normrunde (200 km)</b>	22,8 kWh
	<b>Testverbrauch</b>	19,3–28,1; Ø 25,7 kWh
	<b>WLTP-Verbrauch</b>	17,9 kWh
	<b>Reichweite Normrunde/Test</b>	318/282 km

Kia konnte uns zum Test nur ein Modell mit Allradantrieb stellen. Alle Messwerte und Fahrindrücke entstanden damit. Bei den Betriebskosten legen wir eine vergleichbare Ausstattung (siehe Fußzeile Testergebnis) beider Modelle mit Hinterradantrieb und großer Batterie zugrunde.

	<b>Grundpreis Testwagen</b>	38.857 Euro <sup>2)</sup>
	<b>Grundpreis in firmenauto-Ausstattung</b>	35.118 Euro <sup>2)</sup>
	<b>Teuerung</b>	5.832/3.395
	<b>Gebundenes Kapital</b>	28.639/29.376

<b>Festkosten in Euro/Jahr</b>	
<b>Kapitalverzinsung</b>	2.406/2.468
<b>Abschreibung</b>	4.434/6.268
<b>Steuer</b>	0
<b>Haftpflcht (HP 18, R7)<sup>3)</sup></b>	931
<b>Vollkasko (VK 26/TK 23, R4)<sup>3)</sup></b>	1.397
<b>Unterstellung/Garage</b>	584
<b>Festkosten pro Jahr</b>	9.751/11.648
<b>Festkosten in ct/km</b>	48,8/29,1

<b>Variable Kosten in ct/km</b>	
<b>Strom</b>	7,4
<b>Reifen</b>	2,7
<b>Wartung und Reparatur</b>	9,5/5,4
<b>Summe variable Kosten</b>	19,7/15,5
<b>Gesamtkosten<sup>4)</sup></b>	68,4/44,6 ct/km

<sup>1)</sup> Werksangaben; <sup>2)</sup> 9.000 Euro Umweltbonus abgezogen, firmenauto-Ausstattung in Bewerber-  
<sup>3)</sup> bei 20.000/40.000 km/Jahr und 60/36 Monaten Nutzung. Berechnet von DEKRA

### Kia EV6

AWD GT-Line, 77,4 kWh



	<b>Motorleistung</b>	239 kW (329 PS)
	<b>Drehmoment</b>	605 Nm
	<b>Kraftübertragung</b>	Allradantrieb
	<b>Nutzbare Batteriekapazität</b>	77,4 kWh
	<b>Ladeleistung AC/DC</b>	11/240 kW

	<b>Länge/Breite/Höhe</b>	4.695/1.890/1.550 mm
	<b>Radstand</b>	2.900 mm
	<b>Kofferraum</b>	490–1.300 l
	<b>Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung</b>	2.100/430 kg
	<b>Anhängelast gebremst/ungebremst</b>	1.600/750 kg
	<b>Testwagenreifen</b>	Michelin Pilot Sport 4 SUV 255/45 R 20

	<b>0–100 km/h</b>	5,2 s <sup>1)</sup>
	<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	185 km/h <sup>1)</sup>
	<b>Wendekreis</b>	11,6 m <sup>1)</sup>
	<b>firmenauto-Normrunde (200 km)</b>	21,2 kWh
	<b>Testverbrauch</b>	21,2–27,9; Ø 25,1 kWh
	<b>WLTP-Verbrauch</b>	18,0 kWh
	<b>Reichweite Normrunde/Test</b>	365/308 km

	<b>Grundpreis Testwagen</b>	40.487 Euro <sup>2)</sup>
	<b>Grundpreis in firmenauto-Ausstattung</b>	35.857 Euro <sup>2)</sup>
	<b>Teuerung</b>	5.950/3.464
	<b>Gebundenes Kapital</b>	28.513/29.660

<b>Festkosten in Euro/Jahr</b>	
<b>Kapitalverzinsung</b>	2.395/2.491
<b>Abschreibung</b>	4.806/6.591
<b>Steuer</b>	0
<b>Haftpflcht (HP 18, R7)<sup>3)</sup></b>	931
<b>Vollkasko (VK 26/TK 23, R4)<sup>3)</sup></b>	1.397
<b>Unterstellung/Garage</b>	584
<b>Festkosten pro Jahr</b>	10.113/11.995
<b>Festkosten in ct/km</b>	50,6/30,0

<b>Variable Kosten in ct/km</b>	
<b>Strom</b>	6,9
<b>Reifen</b>	2,7
<b>Wartung und Reparatur</b>	9,6/5,4
<b>Summe variable Kosten</b>	19,2/15,0
<b>Gesamtkosten<sup>4)</sup></b>	69,8/45,0 ct/km

tungstabelle erklärt; <sup>3)</sup> 70 Prozent mit 500 Euro SB einschließlich Teilkasko mit 150 Euro SB;

#### Platz:

Mit seiner höheren Karosserie ist der Hyundai das praktischere Auto.

#### Anhängelast:

Bis zu 1,6 Tonnen dürfen beide Kontrahenten ziehen.

#### Gestörte Verbindung:

Beide E-Autos warnen, wenn der Strom nicht zum Ziel reicht. Intelligent ist ihre Routenplanung aber nicht.

#### Reichweite:

Flachere Karosserie und größerer Akku verhelfen dem Kia zu spürbaren Vorteilen.

#### Kosten:

Wir fahren zwar unterschiedliche Motorisierungen, zogen aber für die Kosten die vergleichbaren Modelle mit großem Akku und Hinterradantrieb heran.

## Testergebnis



Fahrzeug	Kia EV6	Hyundai Ioniq5
<b>Alltagstauglichkeit</b>		
<b>Platz</b>	15	9
Ablagemöglichkeiten	10	7
Übersichtlichkeit	10	4
Wendekreis	5	3
Fahrkomfort	10	7
Praktikabilität	10	7
Sitzkomfort	15	9
Assistenzsysteme	10	8
Bedienung	20	14
Smartphone-Integration	15	10
Onlinefunktionen	5	4
<b>Ergebnis Alltagswertung</b>	<b>125</b>	<b>82</b>

#### Reichweite/Laden

Reichweite laut Normrunde	10	7	6
Ladetempo 10–80 %	15	13	13
Max. Ladeleistung AC/DC	10	8	8
Verbrauch Normrunde	15	11	10
Ladevorgang	10	9	9

#### Intelligente Routenplanung

Intelligente Routenplanung	15	7	7
<b>Ergebnis Ladewertung</b>	<b>75</b>	<b>55</b>	<b>53</b>
<b>Eigenschaftswertung</b>	<b>200</b>	<b>137</b>	<b>132</b>

#### Kosten + Ausstattung

Grundpreis <sup>1)</sup>	15	11	15
Preis mit firmenauto-Ausstattung <sup>1);2)</sup>	30	29	30
Aufpreispolitik	15	13	7
Betriebskosten <sup>1)</sup>	40	38	40
<b>Ergebnis Kostenwertung</b>	<b>100</b>	<b>91</b>	<b>92</b>

#### Gesamtwertung

<b>Gesamtwertung</b>	<b>300</b>	<b>228</b>	<b>224</b>
----------------------	------------	------------	------------

<sup>1)</sup> Bester erhält volle Punktzahl; <sup>2)</sup> enthält: Hinterradantrieb, große Akkuption, LED-Scheinwerfer mit adaptivem Fernlichtassistenten, Wärmepumpe, Batterieheizung, Rückfahrkamera, Abstandstempomat, Sitz- und Lenkradheizung

#### Platzierung

**1** **2**

**Fazit:** Flacher, sparsamer und mit sinnvollen Ausstattungspaketen, macht der Kia knapp das Rennen. Dafür muss man mit etwas weniger Ladetalent klarkommen. Mit seiner schnellen Ladetechnik begeistert der Kia, die schlechte Routen- und Ladeplanung enttäuscht.

**Fazit:** ein Designerstück mit viel Platz. Der Hyundai ist im Alltag das praktischere Auto. Dafür muss man Abstriche bei der Bedienung und dem Stromverbrauch machen. Auch hier fehlt eine ausgereifte Planung von Ladepunkten entlang langer Strecken.