Voll angekommen

Elektrische SUV und Crossover boomen. Ganz neu: der Mercedes EQB. Im 5000-Punkte-Test geht es gegen die Konkurrenten von Hyundai, Kia, Polestar und Tesla

[TEXT Caspar Winkelmann, Michael Godde
FOTOS Frank Ratering]

HYUNDAI IONIQ 5
225 kW/305 PS, 185 km/h,
24,3 kWh/100 km,
48.900 Euro

TESLA MODEL Y
378 kW/514 PS, 217 km/h,
21,2 kWh/100 km,
59.965 Euro

POLESTAR 2
300 kW/408 PS, 205 km/h,
25,1 kWh/100 km,
50.970 Euro

KIA EV6
239 kW/325 PS, 185 km/h,
21,8 kWh/100 km,
52.800 Euro

MERCEDES EQB
215 kW/292 PS, 160 km/h,
23,3 kWh/100 km,
57.989 Euro

Viel Platz dank verschiebbarer Mittelkonsole und üppiger Innenbreite

Hyundai nutzt einen Wintermodus, um durch ideale Akku-Temperatur die beste Ladeleistung zu ermöglichen

Notwendige Ladestopps auf langen Etappen müssen vom Fahrer selbst ausgewählt und umständlich in die Route eingepflegt werden

Bequeme Sitze, die auch eine Liegefunktion (optional) bereithalten

Viel Platz und eine gute konturierte Sitzbank mit vielen Einstellmöglichkeiten im Fond

Der Ioniq 5 gefällt mit einem guten Fahrkomfort

Hyundai

Die Koreaner haben bereits mit der E-Version des Kona gezeigt, dass sie das Thema ernst nehmen. Das Paket, das Hyundai mit dem Ioniq 5 geschnürt hat, passt ebenfalls. Er nutzt alle Vorteile seiner konsequent auf E-Mobilität hin entwickelten Plattform und setzt sich so in diesem Test ganz unbeeindruckt an die Spitze des hochkarätig besetzten Felds.

Den Grundstein für seinen Sieg legt der Ioniq 5 gleich im ersten Kapitel: Er bietet einfach die beste Bewegungsfreiheit. Kein störender Mitteltunnel, keine fest installierte Konsole wie in den anderen Modellen, die – einschließlich des auf der gleichen Architektur aufbauenden Kia – das Raumgefühl einschränken. Die steil aufragenden Seitenscheiben sorgen ebenfalls für ein luftiges Ambiente – vor allem mit Blick auf die Konkurrenz auch im Heck. Das zudem ordentliche Kofferraumvolumen und die Möglichkeit, einen Anhänger mit bis zu 1600 kg zu ziehen, bringen ihn nach dem variableren und im Detail besser verarbeiteten Mercedes, der allerdings keine Anhänger ziehen darf, an die Spitze des Felds.

Auch im Komfortkapitel liefert sich der Ioniq 5 ein Kopf-an Kopf-rennen mit dem EQB. Top-Sitze mit bequemer Polsterung und ordentlichem Seitenhalt sowie einer optionalen Liegesitzfunktion für gemütliche Pausen während der Ladestopps gleichen dabei den nicht ganz so guten Komfort gegenüber dem sehr feinfühligen und souverän dahinrollenden EQB aus. Im Vergleich zur mitunter recht bockig auf Unebenheiten ansprechenden Konkurrenz verdient aber auch der Federungskomfort des Hyundai auf schlechten Strecken ein Lob.

Verbrauch und Reichweite sind nicht seine Stärken

Nicht ganz so gelungen präsentiert sich dagegen der Antriebsstrang des Ioniq 5. Der Testverbrauch schießt auf dem Volllastteil der Verbrauchsrunde oberhalb von Tempo 130 beim hart im Wind stehenden Hyundai deutlich in die Höhe, was im Vergleich zum leichter durch den Wind stechenden Kia sichtbar wird, der im Test 2,5 kWh/100 km weniger verbraucht. Die dadurch mögliche Reichweite kann so auch keine Akzente setzen: Der 72,6 kWh große Akku ermöglicht zwischen 299 und 388 Kilometer – vorausgesetzt man nutzt die gesamte Kapazität des Energiespeichers aus.

Auf langen Strecken, wenn man die Akku-Kapazität nur zwischen zehn und 80 Prozent nutzt, werden Ladestopps allerdings nach knapp über 200 Kilometern nötig. Die dank 800-Volt-Technologie mögliche Ladepower von 220 kW soll dabei für kurze Ladezeiten sorgen – Hyundai verspricht, dass der Ioniq 5 hier nur 18 Minuten benötigt. Im Test dauerte es vier Minuten länger. Schlecht dabei: Die Navigation berechnet nicht – wie auch die des Kia – die notwendigen Ladestopps in die Route mit ein. Die Konkurrenz informiert die Fahrer dagegen selbstständig darüber, wann, wo und wie lange man auf seiner Reise an welcher Ladesäule Energie zuführen muss. Ändert sich die Reichweite aufgrund eines höheren oder auch niedrigeren Tempos, berechnen die Rivalen auch das in die Routen ein – das System des Ioniq 5 kann das nicht.

Top ist hingegen die Fahrsicherheit. Der Ioniq 5 macht sogar Spaß. Voraussetzung dafür ist, dass der Spurhalteassistent, der permanent die Lenkung und damit die Vorderachse anregt, abgeschaltet ist. Auch der Preis und die Wirtschaftlichkeit stimmen. Alles zusammen ergibt ein gelungenes Gesamtpaket, sodass Ioniq 5 souverän Testsieger wird. ■

Die flach angestellte, nach innen gerückte A-Säule stört die Übersicht im Kia EV6

Kia

Den Kia EV6 als Ioniq 5 mit anderem Design zu bezeichnen, wäre schlicht falsch. Auch wenn sich der Kia die technische Basis mit dem Hyundai teilt, sind die Unterschiede doch deutlich. Schon bei der Akku-Größe driften die beiden Koreaner auseinander. Kia spendiert seinem E-Star mit 77,4 kWh fast fünf Kilowattstunden mehr als Hyundai seinem Ioniq 5. Auch wenn sich die c_W-Werte (Kia: 0,28; Hyundai: 0,29) kaum unterscheiden, stellt der EV6 mit seiner weit nach hinten geneigten Windschutzscheibe und dem im Vergleich zum Ioniq 5 sechs Zentimeter niedrigeren Dach dem Wind weniger Angriffsfläche entgegen. Daraus resultiert ein um 2,5 Kilowattstunden niedrigerer Verbrauch, der ein Reichweitenplus von immerhin knapp 60 km ermöglicht.

Die flachere EV6-Karosserie sorgt auf der anderen Seite im Vergleich zum Hyundai für deutlich weniger Kopffreiheit im Innenraum. So kommen einem die seitlichen Dacheinzüge und die Sonnenblenden sehr nahe. Dass Kia darüber hinaus auf eine verschiebbare Mittelkonsole verzichtet, schränkt die Bewegungsfreiheit gegenüber dem luftigen Ioniq 5 zusätzlich ein. Auch in puncto Materialien hat Kia sichtbar öfter ins Hartplastikregal gegriffen.

Sportliche Abstimmung, laute Windgeräusche

Beim Komfort verfolgt Kia ebenfalls eine eigene Philosophie. Das Fahrwerks-Set-up ist eher sportlich gewählt. Auf einen Komfortmodus per adaptive Dämpfer, wie es in diesem Vergleich nur der Mercedes anbietet, haben auch die Koreaner verzichtet. So stolpert dann vor allem die Hinterachse hier und da stößig über Querfugen. Zudem erzeugt die im Vergleich zum Ioniq 5 nach innen gerückte und deutlich flacher verlaufende A-Säule mit steigendem Tempo lautere Windgeräusche.

Auch der Antrieb arbeitet im Gegensatz zu den Pendants von Mercedes, Polestar und Tesla nicht ganz geräuschfrei. Ein leichtes Surren von der Hinterachse ist im Kia ein ständiger Begleiter. Dafür gefallen die vielen Rekuperationsstufen. Vom One-Pedal-Drive bis hin zum freien Rollen bietet das System alles an. Dass der Kia mit bis zu 240 kW am HPC-Lader nachladen kann, macht ihn in den Werksangaben zum besten Lader in diesem Vergleich, was er im Test bestätigt. Auch wenn die Ladeleistung während des Ladevorgangs zwar stark schwankt, füllt er seinen Akku in knapp 20 Minuten wieder von zehn auf 80 Prozent auf. Eine Vorkonditionierung über die Routenplanung zur nächsten Ladestation bietet das 800-Volt-System aber ebenso wie das des Hyundai nicht an.

Die sportliche Fahrwerksabstimmung des Kia schmälert den Komfort, doch dafür punktet er auf dem Handling-Parcours. Im Sportmodus gefällt dann auch die Lenkung mit viel Rückmeldung und einer präzise folgenden Vorderachse. Im Sport-Modus wird der EV6 extrem lebendig, bietet ein souveränes Bremsgefühl und lässt sein Heck leicht nach außen drängen. Aber auch wenn er den Tesla in der Kurve locker abhängt und dem hochdynamischen Polestar dicht folgt, verhindert sein bei 185 km/h abgeregelter Topspeed eine bessere Rundenzeit.

Zudem ist der Kia EV6 nicht wirklich günstig, Hyundai und Polestar machen hier die besseren Angebote. Immerhin geben sich die Koreaner bei den Garantien deutlich kundenfreundlicher.

Dass der sportliche Kia, der sich keine gravierenden Schwächen leistet, am Ende diesen Test nicht gewinnt, liegt einfach daran, dass er kein Hyundai sein will – somit landet er auf Rang zwei. ■ >

Das recht klein ausgeführte Fach (Frunk) unter der Fronthaube nimmt verschiedene Ladekabel auf

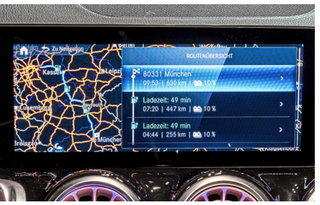
Die diversen Rekuperationseinstellungen kann man per Fingerpedal hinter dem Lenkrad einstellen

Über den Vehicle-to-Load-Adapter lassen sich zum Beispiel E-Bikes aufladen

Die tiefe Sitzbank sorgt für stark angewinkelte Beine im Fond

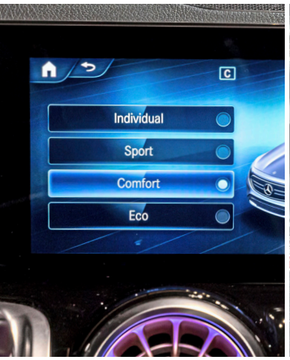
Nur ausreichender Komfort, aber dafür eine Menge Fahrspaß

Der Mercedes bietet die feinste Materialanmutung. Stylische Ambientebeleuchtung



Perfekt geplant: Das Navisystem des EQB wählt selbstständig Ladestationen aus und fügt diese der Route hinzu

Das kann keiner der Rivalen: Bereits vor dem Ladestopp gibt der EQB eine Preisprognose für das Strom-Zapfen ab – auf den Cent



EQB mit bestem Federungskomfort – auch dank adaptiver Dämpfer

Wegen der Batterien im Unterboden sitzt man auf der Rückbank mit stark angewinkelten Beinen

Die Höchstgeschwindigkeit des Mercedes ist auf 160 km/h begrenzt

Mercedes

Nach dem GLA setzt Mercedes nun auch den GLB unter Strom. Die elektrifizierten Varianten des schwäbischen Kompakt-SUV heißen EQA und EQB. Letzterer wendet sich stärker an Familien, schließlich gibt es für 1416 Euro Aufpreis eine dritte Sitzreihe mit zwei Plätzen, die allerdings nur für Kinder taugen. Der getestete EQB fuhr in fünfsitziger Konfiguration mit verschiebbarer Rückbank vor. Allerdings merkt man im Fond, dass die für Verbrenner konzipierte Plattform Kompromisse erfordert: Durch die Batterie im Unterboden sitzt man hinten zwar mit guter Bewegungsfreiheit in alle Richtungen, allerdings ohne brauchbare Oberschenkelabstützung und mit stark angewinkelten Beinen. Hyundai, Kia und Tesla bringen ihre Passagiere in Reihe zwei deutlich kommoder unter. Als einziger Testkandidat hat der Mercedes kein Staufach unter der vorderen Haube (Frunk). Für die Ladekabel ist stattdessen ein Fach unter dem Laderaumboden vorgesehen. Und während die Konkurrenz optional jeweils rund 1,5 Tonnen schwere Anhänger oder einen Fahrradträger an die Kupplung nehmen dürfen, ist für den EQB keine Anhängerzugvorrichtung erhältlich.

Dafür bietet der Schwabe mit 458 kg die höchste Zuladung und ein mit 495 bis 1710 Liter Volumen recht stattliches Gepäckabteil. Aufgrund der kastigen Form lässt sich auch sperriges Stückgut problemlos transportieren, zudem überzeugt die gute Rundumsicht. Bei der Sicherheitsausstattung wird der EQB den hohen Ansprüchen an einen Mercedes ebenso gerecht wie in puncto Qualitätsanmutung: Der Mix aus hochwertigen Materialien ist top verarbeitet, die Alu-Applikationen am Lenkrad oder die aufwendig gestalteten Lüftungsdüsen untermauern den Premiumcharakter.

Bester Fahrkomfort aber geringste Reichweite

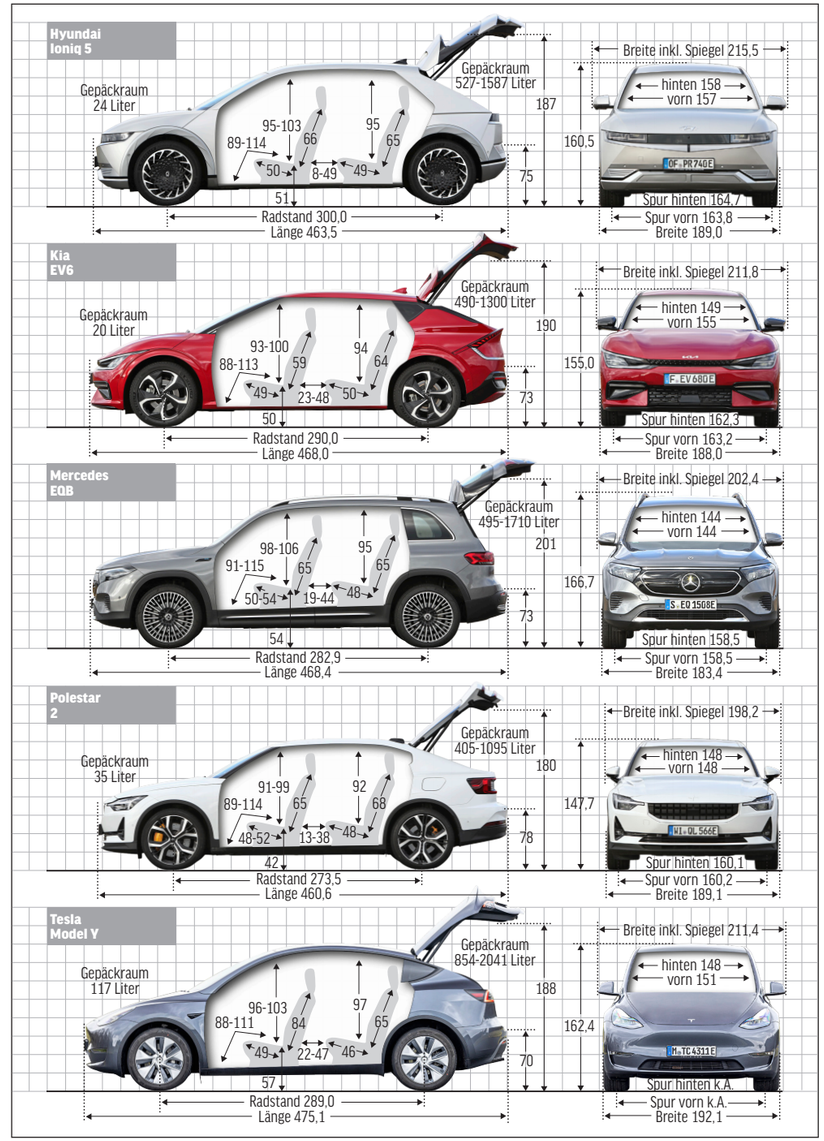
Ein echter Trumpf des EQB ist sein souveräner Federungskomfort: So bietet der mit adaptiven Dämpfern (1178 Euro) ausgerüstete Benz ein sehr sattes Fahrgefühl, reagiert auf Unebenheiten aller Art sehr sensibel und meistert auch heftige Fahrbahnverwerfungen nochmals spürbar souveräner als der ebenfalls komfortable Hyundai. Im Vergleich mit den übrigen Kontrahenten fährt der Daimler sogar in einer ganz eigenen Komfortliga.

Seine Achillesferse sind jedoch der E-Antrieb und die Reichweite: Dass der EQB minimal schlechter beschleunigt als die Rivalen, spielt im Alltag keine Rolle. Die auf 160 km/h limitierte Höchstgeschwindigkeit kostet ihn aber mächtig Punkte, zumal Polestar und Tesla sogar über 200 km/h schaffen. Mit 23,3 kWh Testverbrauch auf 100 km ist der Benz zwar sparsamer als Hyundai und Polestar, aufgrund der mit 66,5 kWh Nettokapazität kleineren Batterie realisiert er jedoch nur 285 km Reichweite. Und bei Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn sind nur im EQB weniger als 300 km Aktionsradius drin. Das Schlusslicht bildet er auch bei der maximalen DC-Ladeleistung von 100 kW: Zwar lädt er konstant mit 90 bis 100 kW, zapft aber in 30 Minuten weniger Energie als Kia, Hyundai oder Tesla mit Peakleistungen von über 200 kW.

Dass der EQB auch dynamisch das Schlusslicht bildet, liegt neben des begrenzten Topspeeds und der schwachen Traktion auch am diffusen Bremspedalgefühl und an dem mit warmer Anlage längsten Bremsweg.

Weil er inklusive staatlicher Förderung im Testwagen-Trimm (53.156 Euro) zudem noch der Teuerste ist und obendrein den höchsten Wertverlust hat, bleibt ihm am Ende nur der fünfte Platz. ■

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK Alle Maße in cm



TEST Verbräuche

WLTP-Verbrauch	17,0 kWh	17,2 kWh	18,1 kWh	19,4 kWh	16,9 kWh
Min. Verbr. Test	18,7 kWh	16,9 kWh	19,2 kWh	19,0 kWh	16,0 kWh
Reichw. Test/max.	299/388 km	355/458 km	285/346 km	299/395 km	363/481 km
Testverbrauch	**24,3 kWh**	**21,8 kWh**	**23,3 kWh**	**25,1 kWh**	**21,2 kWh**

Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

Connectivity

Hyundai Der Ioniq 5 fährt serienmäßig mit einem Anzeigenverbund aus 12,25-Zoll-Touchscreen und ebenso großem Tachodisplay vor. Ebenfalls inkludiert: Navigationssystem, Online-Anbindung, Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie Apple CarPlay und Android Auto. Ein Bose-Soundsystem mit acht Lautsprechern (650 Euro) ist an das „Techniq"-Paket für 8500 Euro gekoppelt.

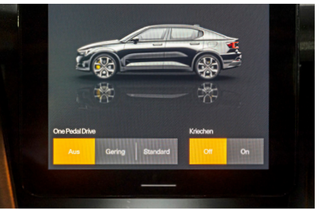
Kia Auch der EV6 verfügt stets über zwei 12,25 Zoll große Displays, Navi, Freisprechanlage und Smartphone-Integration. Wie im Hyundai und anders als bei Mercedes, Polestar sowie Tesla werden Ladestopps vom Navigationssystem aber nicht automatisch zur Routenführung hinzugefügt. Stattdessen muss man Ladesäulen selbst suchen und auswählen.

Mercedes Im EQB hinterlässt das MBUX-Infotinment einen guten Eindruck. Navifunktion, zahlreiche Online-Dienste und der Fernzugriff per App gehören immer zum Standard. Die Smartphone-Integration kostet 357 Euro Aufpreis. Bei der Routenplanung berücksichtigt der Mercedes automatisch nötige Ladestopps und informiert detailliert über Preise sowie Auslastung der Säulen.

Polestar Als erstes Auto überhaupt erhielt der Polestar 2 ein androidbasiertes Multimediasystem. Als Navigation kommt Google Maps zum Einsatz – besser geht es nicht. Im Google Play Store lassen sich zudem Apps herunterladen und direkt über den tabletartigen, sensibel auf Berührungen reagierenden Touchscreen steuern. Ab Frühjahr erhältlich: Apple CarPlay.

Tesla Dass Tesla in puncto Software noch immer die Messlatte ist, zeigt auch das Model Y: Der Tesla navigiert nicht nur und bietet eine Handvoll Online-Funktionen, er ist ein rollender Entertainment-Tempel: Während man etwa an der Ladesäule steht, hat man Zugriff auf Streaming-Anbieter wie Netflix oder YouTube, kann Videospiele spielen und vieles mehr. >

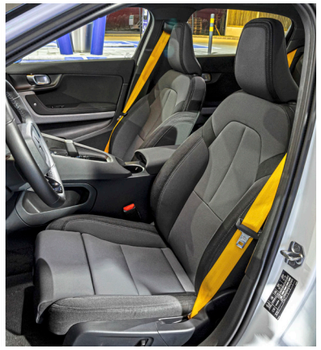
Gelungene Fahrerintegration im eng geschnittenen Polestar, störende Mittelkonsole



Rollen, leicht verzögern oder One-Pedal-Drive – die Intensität der Rekuperation lässt sich dreifach einstellen

Praktisch: Im mit Teppich ausgelegten vorderen Kofferraum (35 Liter Volumen) verstaut, sind die Ladekabel stets griffbereit

Wie Mercedes und Tesla plant der Schwede Ladestopps automatisch ein



Tiefe Sitzposition, die gelben Gurte sind Bestandteil des Performance-Pakets

E-Sportler: Mit den einstellbaren Öhlins-Dämpfern fährt der Polestar sehr dynamisch

Polestar

Die Elektro-Submarke von Volvo konnte im vergangenen Jahr mehr als nur einen Achtungserfolg feiern: Hierzulande entschieden sich 2614 Kunden für das Mittelklassemodell Polestar 2, weltweit setzten die Schweden 29.000 Fahrzeuge ab – durchaus beeindruckend für einen Newcomer im umkämpften Premium-Segment.

Während vor allem Mercedes EQB und Tesla Model Y direkt als SUV-Modelle wahrgenommen werden, ist der 4,61 Meter lange Polestar 2 eher eine Mittelklasse-Limousine mit Crossover-Charakter. Im Interieur bietet der Schwede deutlich weniger Bewegungsfreiheit als seine Kontrahenten: Vorn stört die unnötig hohe, breite und harte Mittelkonsole. Im insgesamt engen Fond des mit Panorama-Glasdach ausgerüsteten Testwagens ist vor allem der Kopfraum beschränkt. Und auch beim Laderaumvolumen (405 bis 1095 Liter) kann der in China produzierte Polestar nicht mithalten.

Lob verdient das Infotainmentsystem mit Google-Software, weil die Benutzeroberfläche sehr übersichtlich aufgebaut ist und der Sprachassistent auch komplexere Kommandos schnell umsetzt. Zudem hat man im Polestar stets das Gefühl, in einem besonderen Auto zu sitzen: Die Interieurgestaltung ist einfach gelungen und wird durch feine Details wie das ins Glasdach projizierte Markenlogo zusätzlich aufgewertet.

Auch beim Fahren hinterlässt der feine Schwede einen guten Eindruck: Die Grundabstimmung des Testwagens mit manuell einstellbaren Dämpfern von Fahrwerksspezialist Öhlins (Performance-Paket: 6000 Euro) fällt zwar straff aus, dafür harmonieren Vorder- und Hinterachse tadellos, und der Schnellfahrkomfort überzeugt ebenfalls. Auf besonders schlaglochreichen Straßen mit starken Erschütterungen glänzt Skandinavier – vor allem im Vergleich mit dem Tesla Model Y – mit seiner hohen Karosseriesteifigkeit.

Spritzige Fahrdynamik, 25,1 kWh Testverbrauch

Die beiden Synchronmaschinen von Valeo-Siemens leisten jeweils 204 PS und wuchten den knapp 2,2 Tonnen schweren Polestar in 4,7 auf Tempo 100. Mit seiner griffigen Continental-Bereifung, der standfesten Brembo-Bremsanlage sowie der präzisesten Lenkung liefert der kurvengierige und sehr fahrsichere Polestar auch bei den querdynamischen Disziplinen ab – ein müheloser Kapitelsieg.

Weniger überzeugt dagegen die Vorstellung in Sachen Effizienz: 25,1 kWh Testverbrauch auf 100 km ist in diesem Quintett der höchste Wert. Die daraus resultierende Reichweite von 299 km liegt aufgrund der mit 75 kWh Nettokapazität größeren Batterie dennoch über jener des Mercedes und gleichauf mit der des Hyundai. Besonders zurückhaltend bewegt, sinkt der Verbrauch auf 19 kWh pro 100 km, sodass man mit einer Akku-Ladung fast 400 km schafft.

Das Navisystem plant auf langen Fahrten automatisch Ladestopps ein. Die Batterie wird dann für eine höchstmögliche Ladeleistung an HPC-Säulen automatisch vorkonditioniert. Im Test erreichten wir die maximale DC-Ladeleistung von 150 kW zwischen zehn und circa 40 Prozent SoC (State of Charge). In den ersten zehn Minuten des Ladevorgangs konnte so verlässlich Strom für gut 100 km Reichweite gezapft werden. Wie Kia und Hyundai profitiert der Polestar auch als Dual Motor vom höchstmöglichen staatlichen Fördersatz für E-Fahrzeuge und ist in testrelevanter Konfiguration mit 47.400 Euro das günstigste Angebot. So fährt der dynamische Schwede vor Tesla und Mercedes am Ende auf Platz drei. ■

Stark reduziertes Ambiente ohne Tacho- oder Head-up-Display. Brillanter Touchscreen

Tesla

Die Erfolgswelle von Tesla türmt sich längst in schwindelerregende Höhen. 2021 war die Mittelklasse-Limousine Model 3 mit 500.000 Einheiten das weltweit meistverkaufte Elektro-Auto. Bereits in Schlagdistanz: das SUV Model Y, das im vergangenen Jahr über 400.000 Käufer fand und ab März dann auch im Tesla-Werk Grünheide bei Berlin vom Band rollen wird.

Beim Raumangebot für die Passagiere muss sich der luftig geschnittene Tesla in diesem Testfeld nur dem Hyundai geschlagen geben. Einsame Spitze sind dafür der 854 bis 2041 Liter große Laderaum sowie der weitere 117 Liter fassende Kofferraum unter der Fronthaube (Frunk), sodass es das Model Y locker mit dem Urlaubsgepäck einer vierköpfigen Familie aufnimmt. Die auf maue 369 kg begrenzte Zuladung passt da gar nicht ins Bild und steht größeren Transportaufgaben im Weg, wobei die Konkurrenten mit Ausnahme des Mercedes auch jeweils nur knapp über 400 kg zuladen dürfen. Dass nahezu sämtliche Fahrzeugfunktionen über den 15 Zoll großen Touchscreen gesteuert werden, erfordert von Tesla-Neulingen eine gewisse Eingewöhnung. Aber bereits nach ein bis zwei Tagen kommt man hier dank klarer Menüführung, sehr sensibel reagierendem Bildschirm und exzellenter Sprachsteuerung, die den Passagieren nahezu sämtliche Wünsche von den Lippen abliest, bestens zurecht.

Schwächen beim Komfort, tolle E-Auto-Tugenden

Geht das Komfortniveau bei Fahrten auf gut ausgebauten Autobahnen noch in Ordnung, nervt vor allem das bockige Ansprechverhalten der Hinterachse auf Stadt- und Landstraßen: Bereits kleine Unebenheiten, die man im Ioniq 5 und vor allem im EQB gar nicht wahrnimmt, dringen deutlich zu den Passagieren durch. Zudem klappert und knistert es aus Karosserie, Fahrwerk und Innenraumverkleidungen. Kritik verdient auch die Fahrsicherheit, weil die Bremswirkung nach einer schnellen Runde auf dem Handlingkurs deutlich nachließ – wenig vertraueneinflößend bei einem so leistungsstarken Zwei-Tonnen-SUV, das in 4,9 Sekunden auf Tempo 100 sprintet und 217 km/h läuft. Zudem überfordert die spitz ansprechende Lenkung die Hinterachse, sodass das ESP bei forcierter Gangart frühzeitig und rigoros eingreifen muss.

Den Alltag eines E-Autos meistert das Model Y dafür besser als seine vier Rivalen, weil es in puncto Effizienz beeindruckt und neben dem öffentlichen Ladenetz auch auf die markeneigene Supercharger-Infrastruktur mit über 700 Ladestandorten in Europa zurückgreifen kann. Die 21,2 kWh Testverbrauch ergeben eine Reichweite von 363 km – einzig der Kia kann da mithalten. Noch beeindruckender: Bei zurückhaltender Fahrweise verlangt der Tesla nur nach 16 kWh Strom auf 100 km, was einem Aktionsradius von 481 km entspricht. Bei konstanter Autobahnfahrt mit Tempo 130 sind rund 400 km drin. Und noch ein Bericht aus der Praxis: Als wir in Norddeutschland mit den fünf Fahrzeugen einen Stopp an einem Allego-Ladepark einlegen wollten, waren alle sechs Säulen außer Betrieb – wir mussten nach Alternativen in der Nähe suchen. In dieser Zeit lud der Tesla an einem Supercharger nebenan Strom für rund 150 km Reichweite. Maximal mögliche DC-Ladeleistung: 250 kW. Landet das Model Y in der Eigenschaftswertung noch auf Platz drei, rutscht es aufgrund des zweithöchsten Testwagenpreises und der ungünstigen Versicherungseinstufung in der Endabrechnung auf den vierten Platz. ■ >

Das Navi bezieht blitzschnell die Tesla Super Charger (europaweit über 700 Standorte) in die Routenplanung mit ein

Fast alle Einstellungen werden per Touchscreen gesteuert – klappt nach kurzer Eingewöhnung hervorragend

854 bis 2041 Liter Ladevolumen. Im Fach unter dem Boden ist noch Platz für eine Getränkekiste

Angenehm gepolsterte Rückbank, recht starker Dacheinzug

Spitze: Bei Autobahnfahrt mit 130 km/h kommt das Model Y rund 400 km weit

Technik

	Hyundai Ioniq 5 225 AWD	KIA EV6 77,4 kWh AWD	Mercedes EQB 350 4MATIC	Polestar 2 Long Range Dual Motor	Tesla Model Y Maximale Reichweite
E-Motoren	2 permanent erregte Synchronmaschinen	2 permanent erregte Synchronmaschinen	v.: Asynchronmaschine; h.: permanent erregte Synchronmaschine	2 permanent erregte Synchronmaschinen	2 Asynchron-Induktionsmaschinen
Systemleistung	225 kW / 305 PS	239 kW / 325 PS	215 kW / 292 PS	300 kW / 408 PS	378 kW / 514 PS
Max. Drehmoment	605 Nm	605 Nm	520 Nm	660 Nm	575 Nm
Batterie	Lithium-Ionen, klimatisiert	Lithium-Ionen, klimatisiert	Lithium-Ionen, klimatisiert	Lithium-Ionen, klimatisiert	Lithium-Ionen, klimatisiert
Spannung/Kapazität (netto)	653 V / 72,6 kWh	826 V / 77,4 kWh	420 V / 66,5 kWh	400 V / 75 kWh	360 V / 77,1 kWh
Max. Ladeleistung DC/AC	220 kW / 11 kW	240 kW / 11 kW	100 kW / 11 kW	150 kW / 11 kW	250 kW / 11 kW
Getriebe / Antrieb	Konstantübersetzung / Allrad	Konstantübersetzung / Allrad	Konstantübersetzung / Allrad	Konstantübersetzung / Allrad	Konstantübersetzung / Allrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer; rundum: Stabilisator; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn; rundum: frequenzselektive Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn; rundum: adaptive Dämpfer (Opt.), Stabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn; rundum: einstellbare Dämpfer (Opt.), Stabilisator; ESC (ESP)	rundum: Doppelquerlenker; Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP
Wendekreis l/r	12,7/12,6 m	12,4/12,4 m	11,2/11,2 m	11,3/11,2 m	12,7/12,6 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	v.: innenbel., gelochte (opt.) Scheiben; h.: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsass.	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 235/55 R 19	rundum: 235/55 R 19	rundum: 235/55 R 18	rundum: 245/45 R 19	rundum: 255/45 R 19
Testbereifung	rundum: 255/45 R 20 Y	rundum: 255/45 R 20 Y	rundum: 235/45 R 20 P	rundum: 245/40 R 20 V	rundum: 255/45 R 19 W
Reifen	Michelin Pilot Sport 4 SUV	Michelin Pilot Sport 4 SUV	Pirelli P Zero Elect MO	Continental Sport Contact 6 PO	Hankook Ventus S1 Evo 3 EV TO

Messwerte

GEW					
Leergewicht Werk/Testwert	2020 / 2132 kg	2015 / 2119 kg	2100 / 2122 kg	2123 / 2191 kg	2003 / 2002 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	2540 / 408 kg	2530 / 411 kg	2580 / 458 kg	2600 / 409 kg	2371 / 369 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	1600 / 750 kg	1600 / 750 kg	– / –	1500 / 750 kg	1600 / 750 kg
Dachlast/Stützlast	80 / 100 kg	80 / 100 kg	75 kg / –	75 / 90 kg	72 / 100 kg
FAHRLEISTUNGEN					
0- 50 km/h	2,0 s	1,9 s	2,3 s	2,1 s	2,3 s
0-100 km/h	5,2 s	5,0 s	5,6 s	4,7 s	4,9 s
0-150 km/h	11,3 s	10,7 s	11,7 s	9,6 s	9,4 s
Höchstgeschwindigkeit [1]	185 km/h	185 km/h	160 km/h	205 km/h	217 km/h
Handling	1 : 47,0 min	1 : 46,2 min	1 : 50,0 min	1 : 44,6 min	1 : 45,4 min
Slalom, Pylonenabst. 18 m	64,4 km/h	62,7 km/h	60,9 km/h	65,3 km/h	61,5 km/h
BREMSWEG					
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	8,9 / 35,9 / 78,6 m	9,4 / 34,9 / 79,6 m	9,8 / 36,4 / 82,6 m	9,1 / 35,2 / 77,3 m	9,1 / 36,4 / 79,5 m
aus 100 km/h warm	34,8 m	34,9 m	36,0 m	34,0 m	35,2 m
INNENGERÄUSCHE					
Standgeräusch (Umgebungsgeräusche)	–	–	–	–	–
bei 50 km/h	57 dB(A)	57 dB(A)	59 dB(A)	59 dB(A)	60 dB(A)
bei 100 / 130 km/h.	66 / 68 dB(A)	66 / 68 dB(A)	66 / 68 dB(A)	66 / 70 dB(A)	66 / 70 dB(A)
VERBRÄUCHE[2]					
Test	24,3 kWh/ 100 km	21,8 kWh/ 100 km	23,3 kWh/ 100 km	25,1 kWh/ 100 km	21,2 kWh/ 100 km
WLTP	17,0 kWh/ 100 km	17,2 kWh/ 100 km	18,1 kWh/ 100 km	19,4 kWh/ 100 km	16,9 kWh/ 100 km
Minimal	18,7 kWh/ 100 km	16,9 kWh/ 100 km	19,2 kWh/ 100 km	19,0 kWh/ 100 km	16,0 kWh/ 100 km
CO_2 (lt. Test / WLTP)	89 / 0 g/km	80 / 0 g/km	85 / 0 g/km	92 / 0 g/km	78 / 0 g/km
Reichweite Test (Maximal) / WLTP	299 (388) / 460 km	355 (458) / 506 km	285 (346) / 422 km	299 (395) / 483 km	363 (481) / 533 km

[1] Werksangabe; [2] Außentemperatur bei den Verbrauchsmessungen: 6 °C

Ausstattung/Preise

Grundpreis	48.900 €	52.800 €	57.989 €	50.970 €	59.965 €
TESTWAGEN-OPTIONEN					
Antrieb	–	–	–	–	–
Bremsen	–	–	–	6000 € [5]	–
Fahrwerk	–	–	1178 € [3]	[5]	–
Lenkung	–	–	–	–	–
Reifen	9000 € [1]	6770 € [2]	1964 € [4]	[5]	–
Sitze	–	–	–	–	–
AUFPREIS / UMWELTBONUS *	9000 / -9570 €	6770 / -9570 €	3142 / -7975 €	6000 / -9570 €	0 / -7975 €
BEWERTETER PREIS	48.330 €	50.000 €	53.156 €	47.400 €	51.990 €

[1] 20-Zoll-Räder (500 €), nur mit Techniq-Paket (8500 €); [2] 20-Zoll-Räder (490 €), nur mit Air-Paket (2700 €), Drive-Paket (1690 €), Assist-Paket (990 €) und Sound-Paket (900 €); [3] Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern; [4] 20-Zoll-Räder; [5] Performance-Paket mit Brembo-Bremsanlage, manuell einstellbaren Öhlins-Dämpfern und 20-Zoll-Rädern mit Performance-Reifen
* Hyundai, Kia und Polestar profitieren vom höchstmöglichen Umweltbonus (Fahrzeuge bis 40.000 € Netto-Listenpreis), da die stärkeren Antriebe vom BAFA (Bundesamt für Wirtschaft u. Ausfuhrkontrolle) jeweils als Ausstattungsvarianten und nicht als eigenständige Modelle gewertet werden

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)

Werkstattkosten[1]	400 €	k.A.	518 €	k.A.	457 €
Rabatt[2]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
WV nach 4 Jahren [3] /20.000 km p.a.	55,7 % / 27.237 €	54,3 % / 28.670 €	55,4 % / 32.126 €	52,4 % / 26.708 €	50,0 % / 29.983 €

[1] Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; [2] Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten, [3] ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT)

Versicherung/Steuern pro Jahr

HP / VK / TK Typklassen	18 / 26 / 23	18 / 26 / 23	18 / 25 / 25	18 / 25 / 25	20 / 29 / 23
HP / VK / TK Kosten	438 / 969 / 369 €	438 / 969 / 369 €	438 / 883 / 503 €	438 / 883 / 503 €	495 / 1637 / 369 €
Steuer	befreit (Elektro)	befreit (Elektro)	befreit (Elektro)	befreit (Elektro)	befreit (Elektro)

Gesamtbewertung

KAROSSERIE						
Raumangebot vorn	100[1]	87	82	83	76	85
Raumangebot hinten	100	75	69	69	58	71
Übersichtlichkeit	70	54	50	57	52	52
Bedienung/Funktion	100	86	86	88	90	92
Kofferraumvolumen	100	55	47	52	35	100
Variabilität	100	34	32	48	32	33
Zuladung/Anhängel.	50/30	30	30	22	29	27
Sicherheitsausstatt.	150	91	91	92	89	88
Qualität/Verarbeitg.	100/100	170	165	175	170	152
KAPITELWERTUNG	**1000**	**682**	**652**	**686**	**631**	**700**
FAHRKOMFORT						
Sitzkomfort vorn	150	130	124	127	127	124
Sitzkomfort hinten	100	77	72	67	64	74
Ergonomie	150	85	80	80	76	82
Innengeräusche	50	37	37	35	33	32
Geräuscheindruck	100	88	80	86	78	79
Klimatisierung	50	42	43	40	37	44
Federung leer	200	139	135	150	130	125
Federung beladen	200	139	135	152	130	125
KAPITELWERTUNG	**1000**	**737**	**706**	**737**	**675**	**685**
MOTOR/GETRIEBE						
Beschleunigung	150	134	135	131	137	136
Höchstgeschwindigk.	130	49	49	35	60	67
Getriebeabstufung Schaltung	100	100	100	100	100	98
Kraftentfaltung	50	48	48	48	50	50
Laufkultur	100	97	97	100	100	100
Verbrauch	300	260	264	261	258	266
Reichweite elektrisch	20	12	14	11	12	14
Reichweite gesamt	100	22	30	20	22	30
Laden/Tanken	25	14	15	10	12	16
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	10	10	10	10	13
KAPITELWERTUNG	**1000**	**746**	**762**	**726**	**761**	**790**
FAHRDYNAMIK						
Handling	150	86	89	75	95	92
Slalom	100	62	54	45	67	48
Lenkung	100	84	84	86	89	75
Geradeauslauf	50	42	42	45	45	42
Dosierbarkeit der Bremse	30	21	21	17	24	17
Bremsweg kalt	150	91	101	86	98	86
Bremsweg warm	150	102	101	90	110	98
Traktion	100	80	78	74	80	78
Fahrsicherheit	150	136	130	133	136	110
Wendekreis	20	4	6	12	11	4
KAPITELWERTUNG	**1000**	**708**	**706**	**663**	**755**	**650**
EIGENSCHAFTSWERTUNG	**4000**	**2873**	**2826**	**2812**	**2822**	**2825**
KOSTEN/UMWELT						
Bewerteter Preis [2]	675	130	127	119	134	122
Wertverlust[3]	50	12	12	10	13	11
Ausstattung	25	23	23	21	23	23
Multimedia	50	34	34	38	38	42
Garantie/Gewährlst.	50	46	50	32	31	35
Werkstattkosten[4]	20	–	–	–	–	–
Steuer	10	10	10	10	10	10
Versicherung	40	31	31	32	32	24
Kraftstoff	55	47	49	48	46	49
Emissionen	25	16	16	16	15	16
KAPITELWERTUNG	**1000**	**349**	**352**	**326**	**342**	**332**
GESAMTWERTUNG	**5000**	**3222**	**3178**	**3138**	**3164**	**3157**
PLATZIERUNG		**1**	**2**	**5**	**3**	**4**

[1] maximal erreichbare Punktzahl, [2] inkl. Testwagen-Optionen, [3] ermittelt durch die DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), [4] ohne Wertung, da für den Kia und den Polestar noch keine Werte vorliegen

FAZIT

Caspar Winkelmann
Michael Godde

Die Unkenrufe, dass die Elektro-Mobilität als Gleichmacher die automobile Vielfalt bedroht, haben sich bislang als falsch erwiesen. Das zeigt dieser Vergleichstest in der 50.000-Euro-Klasse eindrucksvoll, weil alle fünf Testkandidaten ihren jeweils ganz eigenständigen Charakter haben. Deutlich wird auch, dass E-Autos in kurzer Zeit zu kompetenten Alltagsbegleitern gereift sind. Die Fahrten zwischen dem Redaktionssitz in Köln, den Testgeländen in Mendig (Eifel) und dem Contidrom bei Hannover wären noch vor wenigen Jahren aufgrund geringer Reichweiten der Autos und mangelhafter Infrastruktur so nicht möglich gewesen.
Der verdiente Testsieg geht an den fair eingepreisten, geräumigen, fahrsicheren, komfortablen ***Hyundai Ioniq 5****. Nachholbedarf haben die Koreaner jedoch noch bei Effizienz und Reichweite sowie dem automatischen Einplanen von Ladestationen bei aktivierter Routenführung. Platz zwei sichert sich der fahraktive Technikbruder* ***Kia EV6,*** *der zwar weniger Strom verbraucht und deshalb weiter fährt, dafür aber auch teurer ist und weniger Platz bietet. Auf Rang drei fährt der* ***Polestar 2:*** *Er trumpft bei der Fahrdynamik auf und ist in testrelevanter Konfiguration am günstigsten. Allerdings bietet er deutlicher weniger Raum für Passagiere und deren Gepäck. In der Eigenschaftswertung noch vor dem Polestar, in der Endabrechnung dann aber auf Platz vier landet das geräumige* ***Tesla Model Y,*** *das bei Reichweite, Effizienz und Software in dieser Klasse klar der Maßstab ist. Schwach: der holprige Federungskomfort und die diffizile Fahrsicherheit. Rang fünf geht an den* ***Mercedes EQB:*** *Der erstklassige Federungskomfort und die feine Innenraumanmutung können die mäßige Dynamik und Reichweite nicht ausgleichen.*