# **TEST & TECHNIK**



A Display für den Fahrer mit schönen Grafiken und jeder Menge Infos. **Touchscreen mit** gut strukturierten Menüs

> Weitläufiger Fond. Verschiebbare Rückbank mit verstellbarer Lehnenneigung





großes Fach untergebracht

Vorn hat Hyundai noch ein 57 Liter Solardach (1500 Euro), nur für das Unig-Paket (12 900 Euro) lieferbar





▲ Im Polestar gibt es kaum noch Schalter oder Knöpfe. Aufrecht stehender Touchscreen mit Android-System

< Platz für eine Mittelklasse-Limousine ganz in Ordnung, im Vergleich aber eng



Auch bei Polestar gibt es unter der Fronthaube ein Fach: 35 |



Der Polestar ist sauber und mit schönen Details verarbeitet



▲ Audi-Cockpit ganz klassisch. mit großen, gut ablesbaren Instrumenten und schnell reagieren dem Touchscreen

> > Viel Platz im Fond, Rückbank aber sehr flach über dem Boden



Audi verzichtet vorn sowohl auf Verkleidung als auch Staufach



Instrumente durchweg schön gestaltet, viele nützliche Infos

>> Und auch in das 520 bis 1490 Liter große Gepäckabteil passt die eine oder andere Tasche mehr.

Audi hat bei Bedienung und Multimedia auf Experimente verzichtet und die großen Instrumente ganz klassisch arrangiert. Der 11,6 Zoll große Touchscreen reagiert schnell, das Multimedia kommt mit vielen Funktionen, aber gut strukturierten Menüs. Dazu gibt es eine separate Bedienung fürs Klima. Fein.

Klarer Gewinner der Karosseriewertung ist aber der Ioniq 5. Mit noch mal spürbar mehr Platz vorn und im weitläufigen Fond als im Audi. Und hinten mit verschiebbarer Rückbank samt verstellbarer Lehnenneigung serienmäßig. Der Kofferraum schluckt 527 bis 1587 Liter, vorn gibt es noch einen 57 Liter großen Stauraum. Allerdings liegt die Zuladung für den Ioniq in dieser Version bei bescheidenen 370 Kilo, an den Haken dürfen aber 1.6 Tonnen.

Der Hyundai ist extravagant eingerichtet, passend zum spektakulären Außendesign. Mit Zweispeichenlenkrad, zwei großen 12,25-Zoll-Displays, bildschönen, in drei Layouts darstellbaren Instrumenten, klarer Menüführung fürs Multimedia und nützlichen Kurzwahltasten.

Angetrieben wird der Ioniq von einem E-Motor im Heck mit 217 PS, der Akku ist 72,6 kWh groß. Er beschleunigt nachdrücklich und leise, schafft relativ mühelos >>



#### **NAVIGATION**

Das große Navi für den Audi kostet satte 3280 Euro Aufpreis, sehr viel. Es arbeitet dann aber auch schnell und präzise. Und dazu gehört noch ein Headup-Display mit Augmented Reality - das liefert sehr schöne Bilder.

Der Ioniq 5 ist Perspektive ein ihm fehlt hinten ein Scheiben<sup>.</sup>



# **TEST & TECHNIK**







>> eine Spitze von 185 km/h – Audi und Polestar kommen jeweils nur auf 160 km/h.

Die Leistung lässt sich fein dosieren, die Rekuperation ist verstellbar. Besonders gut funktioniert der i-Pedal-Modus, damit lässt sich der Ioniq mühelos nur mit dem Fahrpedal bewegen – bis zum Stillstand, sehr angenehm. Er fährt sich ausgeruht und handlich, die Lenkung spricht direkt, wenn auch etwas gefühllos an.

Der Polestar kommt als Long Range Single Motor mit 231 PS an der Vorderachse und 75-kWh-Akku. Auch er zieht wuchtig und

## Audi <mark>04 e-tro</mark>n



### Polestar 2

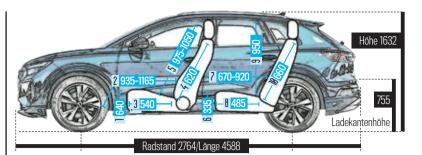


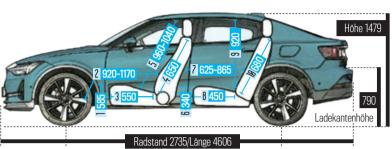
### **Hyundai Ioniq 5**

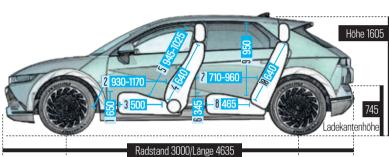


- 1 Sitzhöhe vorn
- 2 Beinraum vorn
- 3 Sitztiefe vorn
- 4 Lehnenhöhe vorn
- 5 Innenhöhe vorn
- Beinhöhe hintenBeinraum hinten
- 8 Sitztiefe hinten
- 9 Innenhöhe hinten
- lehnenhöhe hinten
- Alle Abmessungen in Millimetern

Typisch: Audi mit großem Grill, loniq mit interessanter Leuchten-Grafik. Polestar ähnlich wie Volvo. Ein bisschen schon, oder?







leise an, ist praktisch so schnell wie der Hyundai – bis auf die Spitze. Der E-Antrieb reagiert sensibel aufs Gas, auch der Polestar lässt sich sehr gut nur mit dem Gaspedal fahren und bis zum Stillstand verzögern. Die Rekuperation ist auch hier verstellbar und bei Bedarf sehr kräftig. Der Polestar ist, so im direkten Vergleich, am agilsten ausgelegt, fährt sich zackiger als die beiden anderen. Allerdings arbeitet die Lenkung betont gefühllos und teigig, die Federung ruppig bis stößig.

Der Audi steht auf dem MEB, dem Modularen Elektroantriebsbaukasten, besitzt also die gleiche Technik wie die Konzernbrüder VW ID.4 und Skoda Enyaq, in diesem Fall mit 204-PS-E-Motor im Heck und 76,6-kWh-Akku.

Im Vergleich mit den beiden anderen wirkt der Antrieb eine Spur zäher, der Q4 fährt bei den Fahrleistungen ganz leicht hinterher. Die Rekuperation lässt sich mit den Schaltpaddles am Lenkrad verstellen (300 Euro extra), das funktioniert ganz gut. Allerdings verzögert der Audi eben nicht bis zum Stillstand, sondern rollt mit 5 km/h weiter – und das ist gewöhnungsbedürftig.



# **TEST & TECHNIK**

FAHRZEUGDATEN	AUDI	HYUNDAI	POLESTAR	
Motor/Bauart	Elektro-Synchronmotor	Elektro-Synchronmotor	Elektro-Synchronmotor	
Einbaulage	hinten	hinten	Vorn	
Spitzenleistung	150 kW (204 PS)	160 kW (217 PS)	170 kW (231 PS)	
maximales Drehmoment	310 Nm	350 Nm	330 Nm	
Batterieart	Lithium-lonen	Lithium-lonen	Lithium-lonen	
Batteriekapazität (netto)	76,6 kWh	72,6 kWh	75 kWh	
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	185 km/h	160 km/h	
Getriebe	1-Gang-Getriebe	1-Gang-Getriebe	1-Gang-Getriebe	
Antrieb	Hinterradantrieb	Hinterradantrieb	Vorderradantrieb	
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommel	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	
Testwagenbereifung	235/45-255/40 R 21 T	255/45 R 20 Y	245/40 R 20 V	
Reifentyp	Hankook Ventus S1 Evo 3 EV	Michelin Pilot Sport 4 SUV	Continental SportContact 6	
Radgröße	8,5-9 x 21"	8,5 x 20"	8-9 x 20"	
Verbrauch (WLTP kombiniert)*	18,0 kWh	17,9 kWh	18,2 kWh	
Reichweite (WLTP kombiniert)*	493 km	451 km	518 km	
Abgas CO <sub>2</sub> (lokal)	0 g/km	0 g/km	0 g/km	
Ladeleistung AC/DC	bis zu 11/135 kW	bis zu 11/220 kW	bis zu 11/155 kW	
Ladeanschluss	hinten rechts (CCS), mechanisch	hinten rechts (CCS), elektrisch	hinten links (CCS), mechanisch	
Fach unter der Frontklappe	nein	ja (57 l)	ja (35 l)	
Vorbeifahrgeräusch	68 dB(A)	69 dB(A)	68 dB(A)	
Anhängelast gebr./ungebr.	1000/750 kg	1600/750 kg	1500/750 kg	
Stützlast/Dachlast	75/75 kg	100/80 kg	90/75 kg	
Kofferraumvolumen	520-1490 l	527-1587 l (+ 57 l vorn)	405-1095 I (+ 35 I vorn)	
Länge/Breite/Höhe	4588/1865-2108**/1632 mm	4635/1890-2116**/1605 mm	4606/1859-1985**/1479 mm	
Radstand	2764 mm	3000 mm	2735 mm	

<sup>\*</sup> bezogen auf die Testwagenkonfiguration; \*\* Breite mit Außenspiegeln

#### **KOSTEN/GARANTIEN**

•				
Abgasnorm	Elektrofahrzeug	Elektrofahrzeug	Elektrofahrzeug	
Steuer pro Jahr	frei bis 2030	frei bis 2030	frei bis 2030	
Typklassen HPF/VK/TK	16/22/22	18/26/23	18/25/25	
Werkstattintervalle	nach Anzeige/30 000 km/2 Jahre	nach Anzeige/30 000 km/2 Jahre	nach Anzeige/30 000 km/2 Jahre	
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie	
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	8 Jahre/ohne	2 Jahre/96 000 km	
Batteriegarantie/km-Begrenzung	8 Jahre/160 000 km	8 Jahre/160 000 km	8 Jahre/160 000 km	
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	8 Jahre	3 Jahre	

### **MESSWERTE**

ME33WER I			AOTOD	ILD Iddi IIII
Beschleunigung	0-50 km/h 0-100 km/h 0-130 km/h 0-160 km/h	3,6 s 8,9 s 14,8 s nicht messbar	3,2 s 7,8 s 12,6 s 20,3 s	3,4 s 7,8 s 12,4 s 20,1 s
Zwischenspurt	60-100 km/h 80-120 km/h	4,6 s 6,6 s	3,9 s 5,2 s	3,7 s 5,0 s
Leergewicht/Zuladung		2118/522 kg	2060/370 kg	2021/469 kg
Gewichtsverteilung v./h		48/52 %	48/52 %	55/45 %
Wendekreis links/rechts		10,5/10,5 m	12,4/12,4 m	11,9/12,0 m
Sitzhöhe		640 mm	650 mm	585 mm
	s 100 km/h kalt 00 km/h warm	37,5 m 36,1 m	36,0 m 33,6 m	36,1 m 33,9 m
Innengeräusch	bei 50 km/h bei 100 km/h bei 130 km/h	56 dB(A) 63 dB(A) 67 dB(A)	56 dB(A) 64 dB(A) 68 dB(A)	56 dB(A) 64 dB(A) 68 dB(A)
Sparverbrauch	,	20,4 kWh/100 km	19,9 kWh/100 km	20,0 kWh/100 km
<b>Testverbrauch</b> Durchschnitt der 155-km-Te		25,8 kWh/100 km	27,3 kWh/100 km	28,0 kWh/100 km
(Abweichung zur WLTP-Ang	abe)	(+43 %)	(+53 %)	(+54 %)
Sportverbrauch		29,8 kWh/100 km	31,7 kWh/100 km	35,9 kWh/100 km
CO <sub>2</sub> (lokal)		0 g/km	0 g/km	0 g/km
Reichweite		300 km	270 km	270 km

#### PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	Audi Q4 e-tron 40	Hyundai lonig 5 Heckantrieb 160 kW	Polestar 2 Long Range Single Motor	
Grundpreis (vor Förderung)	47 500 €	45 900 €	48 500 €	
Testwagenausstattung	-	Uniq-Paket (12 900 €)	Plus (4500 €)	
Einparksensoren vorn/hinten	630 € (Paketpreis)/S	S/S	S/S	
Panoramaglasdach	1310 €	1150 €	Š	
Navigationssystem	ab 1995 €	S	S	
LED-Scheinwerfer	S	S	S	
adaptives Fahrwerk	1380 € (Paketpreis)	N	N	
Sitzheizung vorn	340 €	S	S	
Klimaautomatik	S (Ein-Zonen)	S (Zwei-Zonen)	S (Zwei-Zonen)	
Wärmepumpe	990 €	S	S	
Anhängerkupplung	950€	Z	1150 €	
Metalliclackierung	ab 700 €	ab 660 €	1000 €	
Testwagennreis (wird gewertet)	56 620 €*	59 300 €**	54000 €***	

S = Serie; N = nicht lieferbar; Z = Zubehör; \* inklusive Wärmepumpe 990 €, Akustikverglasung vorn 120 €, Lenkrad mit Rekuperationswippen 300 €, MMI Navigation pro 3280 €, Dynamikpaket plus 1380 €, Sportstizen 610 € und 21-Zoll-Mischbereifung 2440 €; \*\* inklusive Ausstattung Uniq 12 900 € und 20-Zoll-Bereifung 500 €; \*\*\* inklusive Ausstattung Plus 4500 € und 20-Zoll-Bereifung 1000 €



# **STEUERUNG**

Das Android-System im Polestar reagiert auf "Ok Google" und im Vergleich aufmerksam. schnell und mit vielen Funktionen. Wenn es denn online ist - und das ist selbst in einer Stadt wie Hamburg nicht immer der Fall.

AUTO BII D lädt mit **TANK** 

Acht Jahre Garantie gibt es beim Ioniq 5. Da muss sich besonders Polestar verstecken: nur zwei Jahre und auf 96 000 Kilometer begrenzt.

Schwacke kann derzeit für den 🔻 Polestar noch nichts prognostizieren - aus Fairness-Gründen haben wir deshalb hier keine Punkte vergeben.

WERTUNGEN		HYUNDAI	AUDI	POLESTAR
KAROSSERIE	Punkte max.	=		2
Platzangebot vorn	15	14	12	12
Platzangebot hinten Raumgefühl	15 5	14 5	10	8
Kofferraum	15	11	10	7
Variabilität Zuladung	10 10	6 4	6 7	6
Anhängelast	5	3	1 1	3
Übersichtlichkeit	10	7	7	5
Qualitätseindruck Funktionalität	20 10	17 8	16 8	18 7
Sicherheitsausstattung	10	7	7	7
Karosseriewertung	125	96	88	82
KOMFORT Einstieg	10	8	l 8	6
Sitzposition	10	7	8	8
Sitze vorn	15	11	13	12
Sitze hinten Bedienbarkeit	10	8 7	7 8	6
Federung	30	23	25	21
Innengeräusch (Messwert)	10	8	8	8
Geräuscheindruck Komfortausstattung	10 15	9 15	9	9 15
Klimatisierung	10	6	5	6
Assistenzsysteme Komfortwertung	20 <b>150</b>	14 116	16 <b>113</b>	13 <b>112</b>
ANTRIEB	150	110	110	IIZ
Beschleunigung	15	11	10	11
Zwischenspurt	15	12	11	12
Höchstgeschwindigkeit Laufkultur	5 10	2 10	1 10	1 10
Ansprechen/Dosierbarkeit	10	9	7	9
Getriebe Aufladan/Tankan	15 15	15 9	15 6	15 7
Aufladen/Tanken Verbrauch/Energiekosten	30	24	25	24
Reichweite	10	3	3	3
Antriebswertung	125	95	88	92
FAHRDYNAMIK Fahrsicherheit	20	18	l 18	18
Geradeauslauf	5	5	5	5
Agilität/Fahrspaß	20 20	14 14	14 16	16 12
Lenkung Traktion	5	4	4	3
Wendekreis	10	3	7	4
Bremsen Fahrdynamikwertung	20 <b>100</b>	14 <b>72</b>	10 <b>74</b>	14 <b>72</b>
CONNECTED CAR	100			
Telefon	10	10	10	10
Navigation Onlinefunktionen/Apps	25 20	18 16	22 19	18 15
Audio	10	10	10	10
Sprachsteuerung	10	7	8	9
Connected-Car-Wertung	75	61	69	62
UMWELT Außenabmessungen	15	5	l 6	6
Leergewicht	20	10	9	10
Test-CO <sub>2</sub> -Ausstoß Außengeräusche	20 5	20	20	20
Umwelttechnik	40	34	34	32
Umweltwertung	100	72	72	71
Eigenschaftswertung	675	512	504	491
Platzierung Eigenschaftswertung		1.	2.	3.
KOSTEN	75	l oo	l or	l on
Preis  ◆ Wiederverkauf*	75 10	32 0	35 0	38
Steuer/Versicherung	15	7	11	8
Wartung Garantien	10 15	8 14	8	10 6
Kostenwertung	125	61	61	62
Gesamtwertung	800	573	565	553
Platzierung		1.	2.	3.
Preis in Euro		59 300	56 620	54 000
Preis pro Wertungspunkt in Euro Preis-Leistungs-Sieger		103,49 <b>3.</b>	100,21 <b>2.</b>	97,65 <b>1.</b>
rieis-Leistuligs-Sieger		ე.	۷.	l.

>> Abgestimmt hat Audi den Q4 ausgewogen und komfortabel, zumal mit den adaptiven Dämpfern des Testwagens (im Paket 1380 Euro) federt er sanfter als der etwas hölzerne Ionig und der steifbeinige Polestar. Auch mit seiner leichtgängigen und präzisen Lenkung liegt er klar vorn.

Bei den Reichweiten klafft mal wieder eine große Differenz zwischen den Werksangaben und den im Test erzielten Messwerten. Audi verspricht 493, Hyundai 451 und Polestar 518 Kilometer (WLTP), Im Test schaffte der Audi dann 300 Kilometer, Polestar und Hyundai kamen auf jeweils 270 Kilometer. Nun ja.

Geladen werden kann der Ionig mit maximal 220 kW, der Polestar mit 155 kW und der Audi mit maximal 135 kW. Bedeutet: Für die Schnellladung von 10 auf 80 Prozent Batterieladezustand braucht der Hyundai 18 Minuten, der Polestar 35 Minuten und der Audi 29 Minuten (5-80 %).

Überraschung dann bei den Preisen: Der Hyundai ist mit 59 300 Euro (Testwagen-Ausstattung) der Teuerste, der Polestar mit 54 000 Euro der Günstigste, dazwischen liegt der Audi mit 56620 Euro. Doch den Sieg des Ionig 5 kann so etwas auch nicht mehr gefährden – der ist hier die größte Nummer.



Der Ionia 5 gewinnt nach Siegen gegen VW ID.4 und Mercedes EOB auch seinen dritten Vergleich. Diesmal gegen Audi Q4 und Polestar 2. Alle drei sind dabei vernünftige E-Autos mit sinnvoller Größe und guten Fahreigenschaften. Und die nicht so tolle Reichweite ist wohl derzeit der Stand der Technik...

FAZI





und Ausstattung, souveräne Fahrleistungen und aufwendige E-Technik. 573 Punkte



Audi Q4 e-tron Hoher Komfort, gute Fahrleistungen, ordentlich Platz und feines Multimedia bringen Platz zwei. 565 Punkte



Polestar 2 Fährt stramm und agil, sauber abgestimmter E-Antrieb. Bietet eben etwas weniger Platz. 553 Punkte



