

Starke Stro

Mit dem ID.4 GTX läutet VW die Ära der Elektro-GTI mit einem 299 PS starken Doppelmotor-SUV ein. Ohne Sportplakette klebt der Hyundai Ioniq 5 ihm mit ebenfalls einem Motor je Achse und ähnlicher Leistung wagemutig an der Stoßstange.

Über 45 Jahre ist es her, dass die erste GTI-Plakette an einen Golf geklebt wurde. Jetzt folgt der ID.4 als erster GTX – laut Pressemitteilung, die mindestens einen Jetta und Scirocco ignoriert. Egal, „GTX“ heißt jetzt „Elektro-GTI“, und im Urmodell-Vergleich sind tatsächlich Gemeinsamkeiten feststellbar. Das Leistungsgewicht etwa: Der Golf GTI von 1976 muss pro PS 7,72 kg wuchten, der ID.4 GTX 7,55 – 110 PS auf 850 kg versus 299 PS auf 2257 kg. Gemein haben sie auch Bremstrommeln an der Hinterachse und die Vmax-Werte. Der Golf fährt mit 182 km/h zwei Zähler schneller, was für den GTX ein Upgrade darstellt, denn die anderen ID.4 machen bei 160 Feierabend.

Für den Ioniq 5 greifen die Koreaner zwar keine legendäre Historie auf, haben sich beim Design aber wohl am Hyundai Pony von 1975 orientiert. Das zeigt sich am ähnlich steilen Heckklappenwinkel und der kantigen Karosserie, die ihn ebenso von der Menge abhebt wie seine Außenbeleuchtung im Pixelstil.

Das Dualmotorkonzept der rund 300 PS starken E-Autos ähnelt sich mit 70- und 80-kW-Motoren vorn und 155 kW (VW 150 kW) hinten. Der Ioniq setzt an beiden Achsen auf Permanentmagnetmotoren, im ID.4 steckt vorn eine Asynchronmaschine.

Wollmilchsau-Versprechen

Klassenunterschiede existieren bei der Ladetechnik, doch zunächst drängt uns die Herstellerbeschreibung des GTX zur Fahrdynamik, denn auf der VW-Webseite heißt es: „Sportlich wie ein GTI, komfortabel wie ein SUV und nachhaltig wie ein ID.“ Ein Vergleich unserer Testdaten zum Golf VIII GTI holt den GTX in die Realität: minus 5 km/h beim Slalom, minus 13

IM VERGLEICH

HYUNDAI IONIQ 5:	VW ID.4 GTX:
Zwei E-Motoren: 70 kW vorne, 155 kW hinten, 225 System-kW, 72,6-kWh-Akku, Ladeleistung: 220 kW, ab 48 900 Euro	Zwei E-Motoren: 80 kW vorne, 150 kW hinten, 220 System-kW, 77-kWh-Akku, Ladeleistung: 125 kW, ab 50 415 Euro

ommer





Ioniq 5

Die Fotos täuschen: Der 5 ist 35 cm länger als ein Golf und sieht eher nach Crossover als nach SUV aus. Cool: Pixelkunst in der Außenbeleuchtung

km/h beim doppelten Spurwechsel, minus 70 km/h in der Spitze. Nun gut, nicht mal ein Porsche Macan GTS würde dieses Versprechen halten.

Auf dem Testgelände erreicht der GTX die anständigen, aber nicht richtig sportlichen Querdynamikwerte des Ioniq 5. Nur übertrifft er seine ID.4-Geschwister keinen Deut – und das passt dann eher nicht so gut. Kurios ist das auch, weil der GTX als erster ID überhaupt eine ESP-Lockerung anbietet. Mit dem GTI hat der X außerdem gemein, dass die Fahrdynamikmanager genannte Regellogik die optionalen Adaptivdämpfer, Motoren und das ESP inklusive der radselektiven Bremsengriffe zentral über kurze Signalwege verwaltet.

Die Tasten auf dem Lenkrad sind nicht voneinander getrennt, aber echt – also keine Touchflächen

Im Sport-ESP-Modus zeigt sich die Funktionsweise auf Landstraßen vor allem, wenn du am Kurveneingang mit rabiatem Hauruck einlenkst: Dann untersteuert der SUV kaum und wuppt das Heck nach außen. In der Folge stabilisiert der Manager den Wagen aber so stark, dass dieses Verhalten kaum in einen flüssigen Ablauf einzubauen ist. Ein Sicherheitsplus stellt es genauso dar wie die mit 34,8 Metern aus 100 km/h starke Bremsleistung beider Fahrzeuge.

Über das Fahrpedal lässt sich ein Eindreimpuls nur in Spitzkehren auslösen, und selbst dann nicht immer reproduzierbar. Einen Teil der Lenkarbeit über das Pedal zu erledigen, fällt damit ins Wasser. Der ID.4

fährt präzise und schnell, nur eben nicht groß anders als seine Geschwister – die Elektro-GTI-DNA definiert er (hoffentlich) nicht.

Die Erwartungen an den 185 km/h schnellen Ioniq 5 bestimmt keine Sportplakette, denn ein wesentlich leistungsstärkeres N-Modell soll erst folgen. Doch auch weil der 5 rechts im Bild 152 kg weniger wiegt, schießt er in zwei Sekunden auf 50 km/h und nimmt dem VW somit 0,6 Klicks ab. Das klingt nach wenig, lässt den Vortrieb aus dem Stand aber spürbar heftiger wirken, und bis 180 steigt der Abstand auf 3,2 Sekunden.

Drei Seiten weiter wankt der ID durchs Bild, doch gefühlt neigt er sich über Land nie so weit. Der Ioniq

schon, denn in Wechselkurven schaukelt er teils kräftig. Zudem verheimlicht seine Lenkung den Aufbau der Seitenführungskräfte und verfehlt die insgesamt gute Rückmeldung des VW. Der Hyundai fährt zwar weniger präzise, kommt aber reichlich zügig durch Kurven und am Ende kraftvoller wieder raus. Trotz des zweistufig deaktivierbaren ESP belässt es der Allrad dort bei sturer Traktion statt spaßiger Agilität per Fahrpedal.

Ioniq lädt viel schneller

Beim Landstraßenturnen ist ihm der Voltswagen überlegen, dafür spielt beim Laden nur der 5 in der Champions League. Der DC-Lader zeigt fast 800 Volt und pumpt mit bis zu 220 kW Strom in den 72,6-kWh-Akku, während der ID (77 kWh) nur 125 schafft. Anhand der Testverbräuche

von 25,8 (Ioniq 5) und 27,4 kWh/100 km ergeben sich hier wie dort Reichweiten von rund 300 Kilometern. Auf Grundlage dieser Werte braucht der GTX 20 Minuten, um 150 Kilometer Reichweite zu laden, dem Hyundai genügen 11.

Den Ladestand zeigt der VW nur per Balkengrafik an; sobald er am Kabel hängt, steht im Tacho lediglich die Ladedauer bis 100 Prozent, aber nicht die bis zur empfohlenen 80-Prozent-Grenze. Die Ladestärke zeigt der Touchscreen in nachgeladenen Kilometern pro Stunde. Und der Ioniq? Liefert im Tacho alle Infos kompakt und eindeutig (siehe Bild unten).

Die Säulensuche ist beim 5 ebenfalls deutlich informativer, denn er spuckt Standortlisten in der Nähe oder auf der Route aus, die nach Ladestärke filterbar sind. Zudem kann



11

Kilowatt

ziehen beide höchstens an unserer 22-kW-Wallbox. Nach 6:50 h ist der Ioniq vollgeladen, 7:15 h dauert es beim ID.4 GTX

geprüft werden, wie viele Säulen frei sind. Ioniq und GTX zeigen zusätzlich Ladepunkte auf der Karte an und setzen Stromtankpausen automatisch in längere Routen ein. Im ID.4 kann ansonsten nur nach Ladepunkten gesucht werden, ein Filter fehlt aber. Derzeit verteilt VW per Update die We-Charge-App, die zum Testzeitpunkt noch nicht verfügbar war.

Beim Rekuperieren beschränkt sich der ID.4 auf zwei Auswahlmöglichkeiten, mit denen die Basics super abgedeckt sind. Wenn per Getriebe-Knubbel am Tacho „D“ eingestellt wird, verzögert er beim Pedallupfen etwa so stark wie ein durchschnittlicher Verbrenner und rekuperiert stärker, wenn er zu anderen Autos aufschließt, ansonsten (meistens) auch bei Tempolimitänderungen. Auf „B“ steigt die Energierückgewin-



Selbst bei nach vorne geschobener Mittelkonsole kann die Tasche in den Fahrerfußraum purzeln. Das Totwinkeldisplay wird per Blinker aktiviert, der einen Drehring für das Licht trägt. Es gibt zwar einen Lautstärke-Drehregler, aber leider nur eine Touch-Klimasteuerung. Mangels Fächern unter dem Ladeboden muss das Kabel unter die Haube



nung auf ein Verzögerungsmoment von höchstens 0,15 m/s², was bei uns in Stuttgart dicke genügt, um bergab das 40-km/h-Kessellimit einzuhalten.

Im Hyundai berücksichtigt die Automatik nur den vorausfahrenden Verkehr, dafür kommt man im i-Pedal-Modus überwiegend ohne Bremspedal aus. Das braucht zwar kurz Gewöhnung, klappt dann aber gut – und es verblüfft, wie oberschmeidig der Wagen in diesem Modus zum Stehen kommt. Zusätzlich gibt es zahlreiche Zwischenstufen und sogar eine, die den Ioniq lange fast verzögerungsfrei rollen lässt, wenn du lupfst.

Der elektrische Bremskraftverstärker im VW ermöglicht zwar speziell beim Sportfahren eine deutlich bessere Dosierung, doch innerorts überpinselt das Brake-by-Wire-System des Hyundai den Übergang auf die mechanische Bremse noch eine Idee



**62,9
km/h**

schafft der GTX im Slalom, exakt so viel wie der ID.4 Performance Max in Heft 12/21. Der Ioniq 5 verbucht 63,2 km/h

feiner. Hier wie dort gilt: Für E-Autos gelungene Bremssysteme.

Feine Unterschiede gibt es auch bei der Bedienung. Beim GTX stören etwa die mühselig steuerbaren Lenkrad-Touchfelder und die unbeleuchteten Slider und Touchinseln. Wie im ID.3 muss der Fahrer mit zwei Fensterhebertasten auskommen und die hinteren per „Rear“-Touchfläche aktivieren. Wie die Wolfsburger die Bedienqualität wegsparen, muss für die Infotainment-Truppe bitter sein. Denn deren System bietet meist eine sinnvolle Struktur sowie Benutzerfreundlichkeit und etwa eine Routenführung, mit der du an komplexen Autobahnkreuzen richtig fährst.

Im Ioniq geht vieles einfacher, schon wegen der Direktwahlknöpfe. Die Klimasteuerung läuft jedoch über eine fummelige Toucheinheit, die immerhin nur für die Lenkradhei-

zung und Sitzklimatisierung auf den Touchscreen geholt werden muss.

Bequem kann er, der GTX

Eine Belüftung ist hier den Ioniq-Sitzen vorbehalten, auf denen man viel höher und mit perfekt positionierten Armlehnen sitzt. Zudem wirkt das schick eingerichtete Interieur insgesamt hochwertiger als das ordentliche im ID. Beim Federn kehrt sich die Bewertung stärker um: Sehr ordentlich beim Hyundai, doch im weichen Dämpfermodus glättet der GTX manch kaputte Straße trotz seiner Riesenräder ganz beträchtlich.

Dazu gibt es Massagesitze mit ausziehbaren Beinauflagen und etwas zu schmalen, aber bequemen Einzelarmlehnen. Dem ID.4 fehlen verstellbare Kopfstützen, wobei die im 5 in der ersten Einstellung etwas zu nah am Fahrer sind. Eine Position fürs



Ein Frontkofferraum fehlt, dafür passen die Ladekabel locker unter den Ladeboden. Die Touchfelder auf dem Lenkrad sind ähnlich fummelig zu bedienen wie das für den Wechsel zwischen vorderen und hinteren Fensterhebern. Im 3-D-Stil sind die Leuchtelemente in den Rückleuchten gestaffelt. GTX-spezifisch: Kunstleder in X-Blue



Das Elektro-GTI-Zeitalter startet mit dem großen GTX-SUV, dessen 21-Zoll-Räder in natura noch viel riesiger wirken

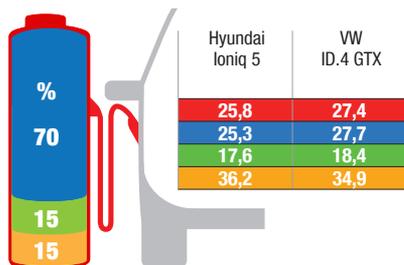
ID.4 GTX



Im Innenraum gibt es sogar an den Türgriffen Glanzschwarz, an der Karosserie viel unlackiertes Plastik

auto motor sport VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch – so messen wir den Stromverbrauch:
 70 % **Pendler-Verbrauch**: mehrfach gefahrene Kurzstrecke von 21 km mit 70 % Stadt-, 30 % Überlandanteil.
 15 % **Eco-Verbrauch**: ökonomisch gefahrenes Fahrprofil unter Nutzung der maximalen Reichweite mit Stadt-, Überland- und Autobahnanteil. Autobahntempo 130 km/h.
 15 % **Sportfahrer-Verbrauch**: Konstantfahrt mit 80 % Vmax (maximal 160 km/h) plus Verbrauchsinformation aus einer Vergleichsfahrt, Landstraße und Autobahn.



Nickerchen lässt sich in beiden Autos einrichten, die Liege-Beinstützen hat wiederum nur der Ioniq.

Der zeigt sich insgesamt praktischer, etwa mit einer Handschuhfach-Schublade und elektrisch verstellbaren Rücksitzen plus manueller Lehnenverstellung. Unter der Bank hat er eine 230-Volt-Dose und für die Ladesteckdose außen sogar einen Adapter auf die Spannung: für E-Grill, Boombox, Kühlkasten oder Hecken-schere – was eben so einfällt. Dafür mangelt es an Fußraum unter den Vordersitzen, der schon beim VW nicht grandios ist; Beinfreiheit gibt es in beiden Fonds massig.

Was das alles kostet? Auf ein gleiches Ausstattungsniveau gehoben ist

der ID effektiv gut 2000 Euro teurer. „Effektiv“ deshalb, weil der Ioniq die volle Fördersumme von 9570 Euro inklusive Herstelleranteil einstreicht, obwohl er mit 305 PS netto mindestens über 40 000 Euro kostet – genau wie der GTX, für den es nur 7975 Euro gibt. Wie das geht? Hyundai hat die Motorisierung als Sonderausstattung deklariert, und das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle bestätigt auf explizite Anfrage: Die ist für die Höhe des Bonus auch hier irrelevant. Sie entscheiden: Gelbe Karte fürs Grauzonengrätschen oder eine Schlaufuchsplakette?

Text: Thomas Hellmanzik
Fotos: Achim Hartmann

