



Elektrifizierende Grenzbereichserfahrung



BMW M2
460 PS, 285 km/h,
10,8 l/100 km, 74.400 Euro

rrung

HYUNDAI IONIQ 5 N
478 kW / 650 PS, 260 km/h,
23,8 kWh/100 km, 74.900 Euro



Mit Hochspannung stürmt der bis zu 650 PS starke Hyundai Ioniq 5 N in seinen ersten Vergleichstest. Sein Gegner: der anerkannt rasante BMW M2 mit 460 PS. Verbrenner oder Elektriker – wer steigt als Sieger aus dem Ring? Bühne frei für das Duell zweier Ausnahmeathleten!

[TEXT Marcel Kühler FOTOS Daniela Loof]

Selten zog in letzter Zeit eine automobiler Neuerscheinung ein derartiges Interesse auf sich wie der Hyundai Ioniq 5 N. Vollgestopft mit Gimmicks, die auf pure Fahrfreude abzielen, soll der Koreaner nach dem Willen seiner Schöpfer das E-Auto aus seiner pragmatischen Ecke herausholen und zeigen, dass auch die batterieelektrische Zukunft emotional sein kann. Doch kann der ambitionierte Südasiote auf der Strecke einlösen, was seine Macher vollmundig versprechen? Oder bleibt der Starkstromer nur ein hochpotentes Spielzeug für die Generation Playstation? Mit dem BMW M2 stellt sich dem Ioniq 5 N jedenfalls ein ausgewiesener Könnler seines Fachs entgegen, der im AUTO ZEITUNG-Tracktest (Ausgabe 16/2023) bereits hinlänglich seine herausragenden Ring-Tool-Qualitäten unter Beweis gestellt hat. Da es in diesem Duell vorrangig um die



*Der leichtere
BMW M2
ist das
schnellere
Ring-Tool*

sportlichen Talente der Testaspiranten gehen soll, kommt hier unsere Sportwagenwertung zum Einsatz, die fahrdynamische Disziplinen vor Nutzwert oder Komfort stellt.

Motor / Getriebe

Dass der Ioniq 5 N grundsätzlich das Zeug zum Rennstreckenkracher hat, zeigen allein schon die beinahe unzähligen Einstellmöglichkeiten des Antriebs. Als besonderen Clou haben die Entwickler dem scharfen Elektriker sogar simulierte Gangwechsel mit auf den rasanten Weg gegeben, die entweder beeinflusst durch den Fahrer per Schaltwippen oder aber durch die virtuelle Automatik erfolgen. >



Das Cockpit des M2 Coupé ist geräumig und makellos verarbeitet. Passende Ergonomie

Connectivity

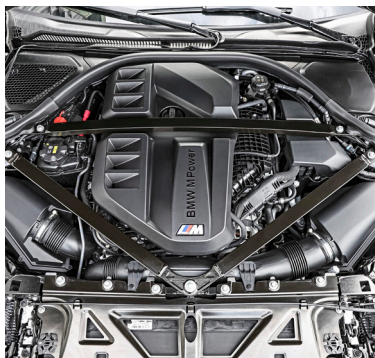
Der BMW M2 ist lediglich von den Fahrleistungen her ein kleiner Supersportler. Karg geht es in ihm nicht zu. Seine umfangreiche Serienausstattung beinhaltet viele Komfort- und auch Connectivity-Funktionen. Neben einer üppigen Bildschirmlandschaft verfügt der rasante Münchner über das volle BMW-Online-Ornat inklusive Remote-Services, Web-Navigation oder Musik-Flatrate. Möglich macht dies ein integriertes 4G-LTE-Modul. Aber auch die Smartphone-Anbindung für Apple- und Android-Geräte ist im Grundpreis inkludiert. Das brillante Head-up-Display kostet allerdings 1050 Euro extra. Die Bedienung wird durch den BMW-typischen iDrive-Controller erleichtert.



Der BMW verfügt über zahlreiche Track-Fahrprogramme und analysiert sogar Drifts



Herausragend bequeme, optionale Schalensitze, tief integrierte Sitzposition



Der famose Biturbo-Sechszylinder schreit seine Lebensfreude nur so heraus



Die Compound-Bremsanlage besticht mit Dosierbarkeit und top Verzögerungswerten

Das Ganze fühlt sich überraschenderweise keineswegs synthetisch, sondern tatsächlich sehr authentisch an. Dazu können drei verschiedene, allerdings nur im Innenraum hörbare Antriebssounds angewählt werden, von denen einer sogar an den raubeinigen Vierzylinder-Turbobenziner des seligen i30 N erinnert.

Der M2 hat solche Spielereien hingegen von vornherein nicht nötig, schlummert unter seiner Haube doch einer der derzeit wohl faszinierendsten Verbrennungsmotoren überhaupt. Drei Liter Hubraum, zwei Turbolader, ein herzerweichender Sound und feinste Dosierbarkeit der immensen Kraftreserven zeichnen das famose Triebwerk des Bajuwaren aus.

Bei den Fahrleistungen hat der Verbrenner allerdings das Nachsehen gegenüber der schieren Brutalität der im Ioniq 5 N versammelten E-Maschinen. Die geballte Power von 478 kW oder 650 ansatzlos über alle vier Räder herfallenden PS sorgt beim Hyundai für eine Beschleunigungsorgie sondergleichen. In nur 11,3 Sekunden katapultiert sich der Koreaner aus dem Stand auf Tempo 200.

Der mit 460 PS seinerseits ebenfalls alles andere als impotente BMW benötigt für dieselbe Übung 1,2 Sekunden mehr Zeit. Allerdings rennt der M2 mit dem optionalen M Driver's Package 285 km/h – der Ioniq 5 N lässt es bei 260 km/h bewenden.

Fahrdynamik

Doch wie sieht es mit den querdynamischen Fähigkeiten aus? Die Sprintstrecke des Nürburgrings dient in diesem Vergleichstest als Gradmesser.

Wir pilotieren zunächst den Ioniq 5 N. Nach einigen schnellen Runden steht fest, dass der Koreaner die hohen Erwartungen, die wir an ihn gestellt haben, erfüllen kann. Für ein 2,2 Tonnen schweres Auto liefert er eine mehr als beeindruckende Performance ab, zeigt im Grenzbereich keine unvorhersehbaren Reaktionen und umrundet die Strecke mit atemberaubendem Tempo, nämlich einer Zeit von 1:40,1 Minuten. Für hohen Unterhaltungswert sorgt ferner die Tatsache, dass sich der Ioniq 5 N jederzeit gern zu beherr-

Der M2 bietet unglaubliches Fahrvergnügen und ist auf dem Ring sogar schneller als der Ioniq 5 N



ten, dank elektronischem Sperrdifferenzial an der Hinterachse allzeit gut kontrollierbaren Drifts animieren lässt.

Doch am Ende bleibt der Eindruck, dass sich all dies etwas weniger unmittelbar anfühlt als im BMW: Der mit 1709 Kilogramm auch nicht gerade leichtgewichtige Zweitürer, das zeigen bereits die ersten ambitioniert gefahrenen Kurven, kommuniziert deutlich transparenter mit seinem Fahrer. Egal ob Lenkung, Bremspedal oder Fahrwerk, das ganze Auto liefert jederzeit mehr Rückmeldung in all seinen Reaktionen. Außerdem baut der mit Michelin-Pneus vom Typ Pilot Sport Cup 2 bestückte Sportler höhere Querkräfte auf, lenkt deutlich gieriger ein und lässt sich auf wesentlich engeren Radien um den Kurs scheuchen als der wuchtige Elektriker. Dass der BMW lediglich über Heckantrieb verfügt, fällt dank der phänomenalen und durch



Der geräumige Ioniq 5 N lässt sich problemlos als Familiene-fährt nutzen

das zehnfach einstellbare aktive Sperrdifferenzial begünstigten Traktion nicht ins Gewicht. Im Grenzbereich bleibt der Münchner stets gutmütig und verzeiht kleinere Korrekturen ohne zickige Reaktionen.

Ein weiterer wichtiger Faktor für die im Vergleich zum Ioniq 5 N um 1,6 Sekunden schnellere Rundenzeit ist die verlässliche Bremsanlage. Sie packt auch über mehrere Runden mit klarem, festem Druckpunkt zu und liefert dabei konstante Verzögerungswerte auf höchstem Niveau. >



Der Innenraum unterscheidet sich durch seine dunkle Einrichtung von dem der zähmen Ioniq 5-Derivate

Hyundai



Bequeme Sportsitze, aber hohe Sitzposition und fummelige manuelle Einstellung



Die wuchtige Karosserie bietet mehr Platz als die des BMW. Verschiebbare Rückbank

Connectivity

Der Hyundai Ioniq 5 N ist ein Gesamtkunstwerk, das nahezu komplett ausgestattet zu den Kunden rollt. Die Auswahl an kostenpflichtigen Extras in der erfreulich kurzen Preisliste ist äußerst überschaubar. In Sachen Konnektivität gibt es sogar keinerlei Optionen. Das bedeutet, dass Online-Inhalte, Navigation, ein hochauflösendes Head-up-Display, zahllose USB-C-Anschlüsse (auch für die furchtlosen Fondgäste) und die Smartphone-Integration Teil der Serienausstattung sind. Selbst ein klangstarkes Bose-Lautsprechersystem mit insgesamt sieben Speakern und druckvollem Subwoofer gibt es ohne Aufpreis. System- und Karten-Updates erhält der Hyundai wie der BMW over the air.



In den Track-Programmen sind viele Strecken hinterlegt – auch der Nürburgring



Eine Lenkradtaste setzt die Boost-Funktion frei – 650 PS lassen Zeit und Raum vergessen



Auf der Rennstrecke kann der Ioniq 5 N sein immenses Gewicht nicht ganz kaschieren



Technik

	BMW M2	Hyundai Ioniq 5 N
Motor	R6-Zylinder, 4-Ventiler, Biturbo; Partikelfilter	zwei permanenterregte Synchron-Maschinen
Hubraum; Bohrung/Hub	2993 cm ³ ; 84,0 / 90,0 mm	-
Leistung	338 kW / 460 PS bei 6250 /min	-
Max. Drehmoment	550 Nm bei 2650 - 5870 /min	-
Leistung (E-Motor)	-	vorn: 175 kW / 238 PS, hinten: 303 kW / 412 PS
Max. Drehmoment (E-Motor)	-	vorn: 370 Nm, hinten: 390 Nm
Systemleistung	-	478 kW / 650 PS
Systemdrehmoment	-	770 Nm
Batterie	-	Li-Ionen, flüssigkeitsgekühlt
Spannung / Kapazität netto	-	697 V / 84,0 kWh
Max. Ladeleistung AC / DC ²	-	11 kW / 240 kW
Getriebe / Antrieb	8-Stufen-Automatik / Hinterrad	Konstantübers. / Allrad, perm.
Fahrwerk	v.: McPherson-Federbeine, Querlenker; h.: Mehrfachlenkerachse, Federn, aktives Sperrdifferenzial; rundum: adaptive Dämpfer, Stabilisator; DSC (ESP)	v.: McPherson-Federbeine, Querlenker; h.: Mehrfachlenkerachse, Federn, elektr. Sperrdifferenzial; rundum: adaptive Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)
Wendekreis l/r	11,7 / 11,8 m	13,0 / 13,0 m
Bremsen	rundum: innenbel., gelochte Compound-Scheiben; ABS, Bremsass.	rundum: innenbel. Compound-Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	vorn: 275/35 ZR 19, hinten: 285/30 ZR 20	rundum: 275/35 ZR 21
Testbereifung	rundum: 275/35 ZR 19 Y XL DT, hinten: 285/30 ZR 20 Y XL DT	rundum: 275/35 ZR 21 Y
Reifen	Michelin Pilot Sport Cup 2 *	Pirelli P Zero Corsa

Messwerte

GEWICHTE

Leergewicht Werk/Testwert	1725 / 1709 kg	2200 / 2217 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	2155 / 446 kg	2660 / 443 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	- / -	- / -
Dachlast/Stützlast	75 kg / -	80 kg / -

FAHRLLEISTUNGEN

0- 50 km/h	1,7 s	1,6 s
0-100 km/h	3,8 s	3,3 s
0-150 km/h	7,1 s	6,2 s
0-200 km/h	12,5 s	11,3 s
Höchstgeschwindigkeit ¹	250 (opt. 285) km/h	260 km/h
Handling	1: 38,5 min	1: 40,1 min
Slalom, Pylonenabst. 18 m	72,8 km/h	67,9 km/h

BREMSWEG

aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	8,2 / 32,5 / 70,7 m	9,1 / 33,9 / 74,1 m
aus 100 / 200 km/h warm	31,7 / 126,3 m	33,5 / 138,6 m

INNENGERÄUSCHE

Standgeräusch	46 dB(A)	-
bei 50 km/h 3. Gang	61 dB(A)	58 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	66 / 70 dB(A)	64 / 69 dB(A)

VERBRÄUCHE

Test	10,8 l SP / 100 km	23,8 kWh / 100 km
WLTP	9,6 l SP / 100 km	21,2 kWh / 100 km
CO ₂ (lt. Test / WLTP)	256 / 218 g/km	95 ² / 0 g/km
Tankinhalt / Reichweite	52 l / 482 km	-
Reichweite elektr. (Test/max.)	-	353 km / 448 km

¹ Werksangabe; ² Umgebungsgeräusche; ³ äquivalent gemäß deutschem Strommix (420 g CO₂ / kWh)

Ausstattung/Preise

Grundpreis	76.600 €	74.900 €
------------	----------	----------

TESTWAGEN-OPTIONEN

Antrieb	14.000 € ¹	-
Bremsen	-	-
Fahrwerk	-	-
Lenkung	-	-
Reifen	-	1538 € ²
Sitze	-	-
AUFPREIS	14.000 €	1538 €
BEWERTETER PREIS	90.600 €	76.438 €

¹ M Race Track-Paket mit M Driver's Package (Anhebung der Höchstgeschwindigkeit), Karbon-Dach, Karbon-Schalensitzen und Semi-Slick-Bereifung; ² 21-Zoll-Semi-Slick-Bereifung (Zubehör)

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)

Werkstattkosten ¹	936 €	440 €
Rabatt ²	16,5 % / 12.276 €	12,1 % / 9063 €
WV nach 4 Jahren ³ / 20.000 km p.a.	54,0 % / 40.176 €	53,9 % / 40.371 €

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 / 29 / 28	20 / 29 / 26
HP / VK / TK Kosten	524 / 2037 / 455 €	598 / 2037 / 313 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6d / 412 €	- / -

Fahrkomfort

Serienmäßig verlassen beide Boliden das jeweilige Werk mit elektronisch geregelten Dämpfern, deren Abstimmung allerdings hier wie da eher performance- denn komfortorientiert geraten ist. Im Alltag gefällt die Federung des Hyundai mit ihrem sanfteren Ansprechen jedoch besser. Auch tiefere Schäden im Asphalt verarbeitet der Koreaner wirkungsvoller. Der BMW informiert seine Fahrgäste selbst über kleinste Unebenheiten im Untergrund, was auf langen Strecken doch etwas Kompromissbereitschaft erfordert. Großartig hingegen sind die tief im M2 installierten Schalensitze, die zum M Race Track-Paket gehören. Sie bieten nicht nur einen Schraubstock-artigen Seitenhalt, sondern auch einen hervorragenden Sitzkomfort auf langen Strecken. Doch auch die Sitze des Koreaners überzeugen trotz ihrer weichen Polsterung auf Fernreisen und stützen den Körper gleichzeitig bei der Kurvenjagd seitlich wirkungsvoll ab. Was beim Hyundai Ioniq 5 N hingegen stört, sind die enormen Windgeräusche, die bei hohen Autobahngeschwindigkeiten auftreten.

Karosserie

Die äußerst ausladende Karosserie des Hyundai hat in der Praxis unbestrittene Vorzüge. Sie bietet gerade hinten erheblich mehr Platz, einen einfacheren Fondzugang durch die zwei zusätzlichen Türen und eine bessere Variabilität, die durch die große Heckklappe sowie eine verschiebbare Rückbank mit (wie im BMW) dreiteilig umklappbarer Rückenlehne begünstigt wird. Auch als Transportfahrzeug eignet sich der Koreaner besser, da er mit 480 bis 1540 Liter Fassungsvermögen den größeren Gepäckraum offeriert. Da sowohl der Ioniq 5 N als auch der feiner eingerichtete M2 mit einer Vielzahl an modernen Assistenzsystemen ausgerüstet sind, bekommen beide in der entsprechenden Wertungsdisziplin die volle Punktzahl.

Umwelt / Kosten

Diese Boliden kosten zwar viel Geld, bringen dafür aber auch eine weitgehend komplette Ausstat-

tung mit. In beiden Fällen ist die jeweilige Optionsliste erfreulich kurz. Allerdings tritt der BMW hier mit dem M Race Track-Paket an – unter anderem inklusive der herausragenden Schalensitze, Top-speed-Anhebung und Karbondach –, was den Grundpreis um stattliche 14.000 Euro anhebt. Beim Ioniq 5 N kommen lediglich zusätzlichen Kosten für die Corsa-Bereifung hinzu, sodass die Differenz im bewerteten Preis mit 14.162 Euro zu Ungunsten des BMW beträgt. Da auch die Aufwendungen für den Unterhalt, sprich Wartungskosten und Steuern, beim M2 höher ausfallen, geht das Kostenkapitel klar an den Hyundai. ■

FAZIT

Marcel Kühler

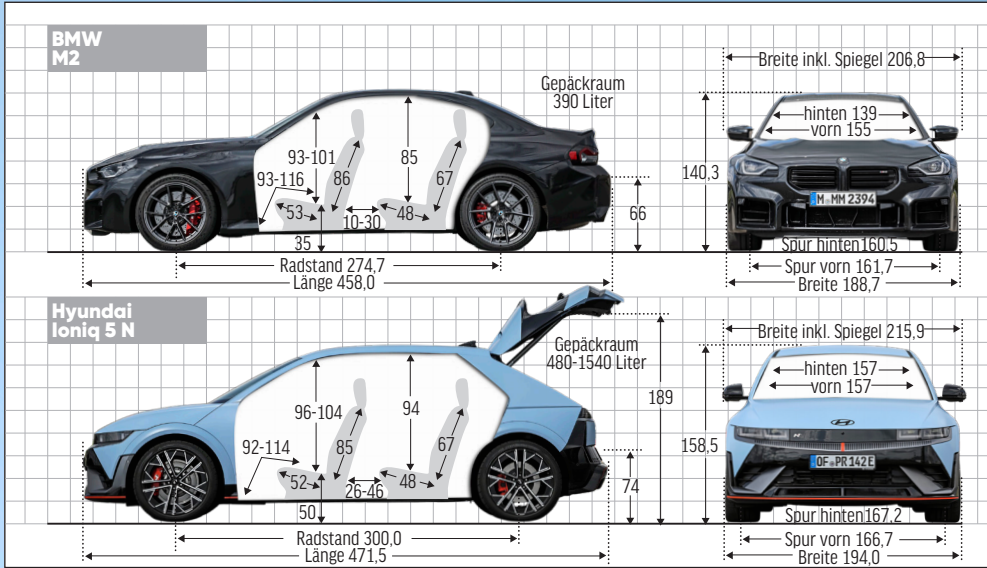


Den Mut, ein Auto wie den **Hyundai Ioniq 5 N** zu bauen, kann man den Koreanern gar nicht hoch genug anrechnen. Schließlich verbindet er Emotionen mit den typischen Vernunftaspekten eines Elektro-Autos und erfüllt gleichzeitig den Spieltrieb beknennender Technik-Aficionados. Testsieg für den faszinierenden Neuling. Der bessere Sportwagen aber ist der **BMW M2**, der nicht nur im Slalom und auf der Rennstrecke schneller ist, sondern auch noch mehr subjektiv empfundene Fahrspaß mitbringt. Im Alltag erfordert er aber wegen des mäßigen Komforts und der unpraktischen Karosserie mehr Kompromissbereitschaft.



Alle Abmessungen im Überblick

Alle Maße in cm



Auto ZEITUNG TEST Verbräuche	WLTP-Verbrauch	9,6 l	21,2 kWh
	Reichw. / elektr.	482 / - km	353 km
	Testverbrauch	10,8 l SP	23,8 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.

Beide Boliden bringen trotz diametral unterschiedlicher Konzeption ein ungeahntes Maß an Fahrspaß mit

Gesamtbewertung

KAROSSERIE

Raumangebot vorn	100 ¹	68	78
Raumangebot hinten	10	3	10
Übersichtlichkeit	25	15	18
Bedienung/Funktion	100	82	85
Kofferraumvolumen	25	18	24
Variabilität	10	4	8
Zuladung/Anhängel.	5	5	5
Sicherheitsausstatt.	25	25	25
Qualität/Verarbeitg.	200	164	150

KAPITELWERTUNG 500 384 403

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	100	90	85
Sitzkomfort hinten	10	4	10
Ergonomie	45	38	34
Innengeräusche	25	12	15
Geräuscheindruck	50	38	31
Klimatisierung	25	20	22
Federung	200	135	148
Multimedia/Connectivity	45	41	43

KAPITELWERTUNG 500 378 388

MOTOR/GETRIEBE

Beschleunigung 0-100	125	112	117
Beschleunigung 0-200	175	115	127
Höchstgeschwindigk.	250	118	110
Getriebeabstufung Schaltung	100	92	100
Kraftentfaltung	100	90	100
Laufkultur	50	45	50
Verbrauch	175	119	175
Reichweite	25	12	5

KAPITELWERTUNG 1000 703 784

FAHRDYNAMIK

Handling	300	199	187
Slalom 18 m	50	32	20
Lenkung	100	90	85
Geradeauslauf	50	38	40
Dosierbarkeit der Bremse	50	42	34
Bremsweg 100-0 kalt	100	67	58
Bremsweg 100-0 warm	200	144	121
Bremsweg 200-0 (warm)	100	90	79
Traktion	100	45	82
Fahrsicherheit	100	72	74
Fahrdynamikregelung	50	39	35

KAPITELWERTUNG 1200 858 815

KOSTEN/UMWELT

Bewerteter Preis ²	425	324	339
Steuer	10	6	10
Versicherung	40	19	19
Emissionen	25	22	25

KAPITELWERTUNG 500 371 393

GESAMTWERTUNG 3700 2694 2783

PLATZIERUNG 21

¹ max. erreichbare Punktzahl, ² inkl. Testwagen-Optionen