

# Auf dem Weg nach ganz Ohm?

Hyundai Ioniq 5 und Kia EV6 sind die aktuellen Hochvolt-Stars der gehobenen Elektrokategorie. Aber kommen sie gegen den Widerstand von Ford Mustang Mach-E und Tesla Model Y an? Der Y kommt zum ersten Mal in der Europaversion zum Vergleichstest.



**M**anchmal wäre es besser, es wäre nicht alles so gut. Das mag keine Aussage von Allgemeingültigkeit sein, aber eine naheliegende, wenn du dich durch all die wälzerigen Presse-Informationen zu diesen vier Elektrowagen gewühlt hast. Da steht nirgends einfach, dass die Techniker ein duftendes Auto zusammenkonstruiert haben, das elektrisch fährt. Das ist wohl nicht gut genug.

Daher geht das elektrische Fahren meist einher mit Veganismus, PET-Flaschen oder auf dem Meer herumtreibendem Plastik. Erinnern wir uns recht, war der Fisker Karma 2011 das erste Auto mit veganem Innenraum. Dazu haben sie im Meer versunkenes Holz für die Armaturenvertäfelung aufgetrieben. Für die Großserie scheinen sich die Hersteller auf die Nutzung von PET-Flaschen für Bezüge und Teppiche geeinigt zu haben. Sicher treffen sich die Chefs führender Auto-konzerne am Wochenende mit Gummistiefeln und Keschern, um ein paar Zentner Mikroplastik aus den Weltmeeren zu fischen und dem Recycling

**Grünheidewitzka? Nein, dieses Model Y stammt noch nicht aus der Brandenburger Gigafactory, sondern aus der in Schanghai**

für die Fahrzeug-Herstellung zuzuführen. Dabei gibt es für uns, die wir uns für Autos begeistern, doch keine moralischen und unmoralischen Autos, sondern, ob Verbrenner oder Stromer, nur faszinierende und langweilige.

Bei den Elektros sind Hyundai Ioniq 5 und Kia EV6 derzeit die besten überhaupt. Jetzt kommt zum ersten Mal die Europaversion des bald in Deutschland gebauten Tesla Model Y zu einem Vergleichstest. Als vierten Stromer schickt Ford den Mustang Mach-E, wie die drei anderen mit großer Batterie und Zwei-Motor-Allrad. Wir klären, wie gut sie sind und welcher der Beste ist. Das Wichtigste aber: Alle sind ganz großes Kino.

## Model Y: die Reifeprüfung

Zum schillernden Charakter von Tesla zählt der ewige Streit, ob sie die Guten oder eher die Bösewichtigen sind. Ob sie die Welt verbessern oder der Konkurrenz – dazu gar der Grünheide – das Wasser abgraben wollen. Am Erfolg aber gibt es keinen Zweifel, letztes Jahr verkaufte Tesla hier

zeitweise mehr Model 3 als VW vom Golf. 400 000 Model Y haben sie schon letztes Jahr gefertigt, nun kommen noch die aus der deutschen Gigafactory. Unser Testwagen stammt aus jener in Schanghai, in der seit August 2021 Modelle für Europa gebaut werden. Warum wir das genau datieren? Weil der letzte Y, der bei uns im Test vorbeischaute (Heft 10/2021), ein US-Modell war. Ob das einen Unterschied macht? Nicht nur einen!

Allerdings nicht technisch, da bleibt es wie bisher: Der permanent-erregte Synchronmotor hinten und die fremderregte Asynchronmaschine vorn bringen es zusammen auf 378 kW und 575 Nm. Ein Vorteil dieser enorm druck- und fahrleistungsstarken Kombination besteht darin, dass sich der fremderregte Motor vorn bei sacher Last einfach ausschalten lässt. Er muss nicht bestromt werden; so lässt sich vermeiden, dass er gegen den hinteren anläuft, was seinen etwas niedrigeren Wirkungsgrad im Vergleich zu einem Synchronmotor im Gesamtsystem ausgleicht. Die

## IM VERGLEICH

**FORD MUSTANG MACH-E EXTENDED AWD:** 258 kW, 580 Nm, 88-kWh-Akku, Reichweite Eco-/Test: 463/327 km, ab 69 700 Euro

**HYUNDAI IONIQ 5:** 225 kW, 605 Nm, 73-kWh-Akku, Reichweite nach Eco-/Testverbrauch: 368/285 km, ab 49 900 Euro

**KIA EV6 4WD:** 239 kW, 605 Nm, 77-kWh-Akku, Reichweite nach Eco-/Testverbrauch: 370/285 km, ab 52 890 Euro

**TESLA MODEL Y MAXIMALE RW.:** 378 kW, 575 Nm, 79-kWh-Akku, Reichweite Eco-/Test: 483/323 km, ab 61 690 Euro

Energie liefert ein 79 kWh großer Lithium-Ionen-Akku, der aus 4680 Einzelzellen besteht und mit bis zu 250 kW geladen werden kann. Das bringt dem Y mit neun Minuten die kürzeste Ladezeit für 150 km Reichweite.

Auch bei der Effizienz bleibt Tesla unerreicht – mit 26,3 kWh/100 km im Testschnitt, vor allem aber mit den 17,6 kWh auf der Eco-Runde. Das entspricht einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 71 g/km – so viel wie bei einem Verbrauch von 3,0 l Super/100 km. Das gelingt ihm ohne größere Aufwendungen bei der Rekuperationsvarianz. Neben den zwei Antriebsmodi – enorm schnell und geradezu abnormal schnell – lässt sich noch der Ein-Pedal-Modus mit gesteigerter Rekuperationsverzögerung wählen.

Und zwar wie fast alles über den zentralen Touchscreen. Obwohl auf 15 Zoll Diagonale reichlich Platz zum Darstellen wäre, sind die Anzeigen für Tempo und Reichweite winzig, die des Kilometerstandes muss man sich zusammensuchen – um dann eher zufällig auf sie zu stoßen. Dann haben wir noch nicht mal von der Außenspiegelverstellung gesprochen. Für die gilt es ein Menü zu aktivieren, um dann mittels der Dreh-Schiebetasten auf dem Lenkrad die Anpassung vorzunehmen. Und wer meint, Licht oder Scheibenwischer selbst einschalten zu wollen, muss sich dazu in tiefgründigen Menüs herantasten. Auch dass die Aktivierung der wankelmütigen Spur- und Tempoführung über den Getriebewählhebel abläuft, zählt nicht zu den Dingen, auf die man mal so ganz intuitiv kommt. Immerhin: Anders als beim letzten Testwagen funktioniert die Sprachbedienung nun hervorragend. Noch lange nicht hervorragend, aber etwas besser federt der Y jetzt. Zwar ist es auf kurzen Unebenheiten noch ein Gebolze und auf langen ein Katapulten hart an der Grenze des Erträglichen – aber eben nicht mehr jenseits davon. So weiträumig der Y seine Passagiere unterbringt, möbliert er sich doch mit unbequem harten Sitzgelegenheiten vorn wie hinten. Die Verarbeitung? In diesem Bereich pointiert das Zitat des geschätzten Kollegen Jörn Thomas auf der Vergleichsfahrt das illustre Material-Sammelsurium und die klapperige Bastelerei-Qualität: „Wir hatten schon noch schlechtere Tesla.“

Mehr Vertrauen als die Solidität der Verarbeitung verdient die Fahr-sicherheit. Noch immer spricht die Lenkung unangenehm überstürzt an, ohne anhand von Lenkkraftentwicklung oder Rückmeldung hilfreiche

Eindrücke über ihr Treiben zu vermitteln. Aber die Vorderachse hält dabei gripstark die Linie. So biegt der Tesla rasant in Kurven, durchfährt sie neutral und ohne Lastwechselge-zuckel, stemmt sich dann vehement auf die nächste Gerade.

So richtig geradlinig verläuft die Karriere des Model Y also noch nicht. Aber ist er nun mit dem vergleichs-weise günstigen Preis, der ordent-lichen Ausstattung und den vielen Verbesserungen nicht nur gereift, sondern gar reif für den ersten Sieg?

Drüber stülpten sie eine Karosserie, welche der äußerlichen Stilik deutlich mehr Raum, nun, einräumt als den Platzreserven im Fond. Dort beherbergt der Mustang Passagiere eher beengt. Dass auch die Gepäck-mitnahme nicht zu den Stärken des Mach-E zählt, kann Ford nicht mal damit schönrechnen, dass hier die 100 Liter des Bugkofferraums so elegant ins Gesamtvolumen reinkuliert sind, dass man erst meint, die kämen noch mal obendrauf. Immerhin lässt sich vorn mehr als die ganze Ladekabelei verklappen, da sich der Frachtraum geschickt aufteilen lässt.

Wie sich die Bedienung aufteilt? Anders als beim Tesla gibt es ein konventionelles Arsenal an Tasten, Hebeln, Schaltern und Drehrädern



## Tesla

So ein Mega-Touchscreen, so wenig relevante Infos. Das Tempo etwa zeigt er winzig an. Die Bedienung? Grenzt ans Absurde



**421**  
Kilo

nur darf der Kia EV6 zuladen, beim Ioniq 5 sind es mit 435 kg kaum mehr. Das entspricht bei beiden nur rund 17 Prozent des zulässigen Gesamtgewichts. Beim Tesla sind es 25 Prozent

**Mach-E: der Pferdeflüsterer**

Am 5. August 1899 gründete Henry Ford mit 15000 Dollar Startkapital seine erste Autofirma, die Detroit Automobile Company. Ziemlich genau an der Ecke Cass Avenue und Amsterdam Street, wo das Werk war, steht nun ein 2013 für 93 Millionen Dollar errichtetes Biowissenschaftszentrum. Ach, wie sinnbildlich das ist für Wandel und Fortschritt der Wirtschaft – und dafür, wie lange Ford schon dabei ist. Dabei symboli-

siert der Mustang Mach-E ja Fords Schritt in die Zukunft. Für ihn entwickelten die Techniker eine Skateboard-Plattform, positionierten quer an jeder Achse einen 129 kW starken Synchronmotor samt Getriebe und staffelten dazwischen die Module des 88-kWh-Lithium-Ionen-Akkus.

für die Grundfunktionen. Nebensächlicheres von Klima über Navi und Assistenz bis zu Fahrmodi und Ein-Pedal-Kennlinie organisiert der Hochkant-Touchscreen, durch den man sich locker tippt und wischt. Wischen? Kann der Mustang als Einziger seine Heckscheibe, was ein singulärer funktionaler Vorteil gegenüber den Rivalen ist. Dem stehen aber Nachteile wie die unpraktischsten Türöffner, die kleine Heckklappe oder das trödelige Laden an Gleich- wie Wallbox-Wechselstrom entgegen.

Ja, der Mach-E steht seinem Erfolg mitunter selbst am meisten im Weg – am erheblichsten mit seinem Fahrverhalten. Mit der rumpelig-harten Federung katapultiert er mit der Hinterachse über Autobahnquerfugen, überrempelt selbst kleine Unebenheiten arg ungeschickt. Dazu bringt das Set-up noch mehr Unruhe ins zappelige Handling. Das liegt einerseits an der Lenkung: Wenn die schon meint, so giftig ansprechen zu müssen, sollte sie sich danach nicht gleich so sperrig anfühlen und auch mehr

für die Grundfunktionen. Nebensächlicheres von Klima über Navi und Assistenz bis zu Fahrmodi und Ein-Pedal-Kennlinie organisiert der Hochkant-Touchscreen, durch den man sich locker tippt und wischt. Wischen? Kann der Mustang als Einziger seine Heckscheibe, was ein singulärer funktionaler Vorteil gegenüber den Rivalen ist. Dem stehen aber Nachteile wie die unpraktischsten Türöffner, die kleine Heckklappe oder das trödelige Laden an Gleich- wie Wallbox-Wechselstrom entgegen.

Ja, der Mach-E steht seinem Erfolg mitunter selbst am meisten im Weg – am erheblichsten mit seinem Fahrverhalten. Mit der rumpelig-harten Federung katapultiert er mit der Hinterachse über Autobahnquerfugen, überrempelt selbst kleine Unebenheiten arg ungeschickt. Dazu bringt das Set-up noch mehr Unruhe ins zappelige Handling. Das liegt einerseits an der Lenkung: Wenn die schon meint, so giftig ansprechen zu müssen, sollte sie sich danach nicht gleich so sperrig anfühlen und auch mehr



## Ford

Hier das Ganze im Hochformat und mit großen Tastflächen. Eingängigere Bedienstruktur, kleines, infokarges Instrumentendisplay



## Hyundai

Drehknüppel fürs Getriebe, viele Tastflächen, aber insgesamt eingängige, wohl-sortierte Bedienung im loungigen Ioniq



## Kia

Ein Lenkrad fast wie weiland im Austin Allegro, aber doch lässig und zweckmäßig wie die ganze Einrichtung und Bedienung



**Jungs, ihr holt euch noch einen Schnupfen in der Kälte! Eine Vollladung an der Wallbox dauert doch zwischen knapp sieben (Ioniq 5) und fast neun-einhalb Stunden (EV6)**

– mit 239 kW und 605 Nm selbst bei moppeligen 2,1 Tonnen Leergewicht. Dazu hat Kia das Fahrwerk zwar auf Dynamik getakelt, es dabei aber nicht übertrieben. Ja, der EV6 rollt harsch ab, federt straff. Aber erst bei wirklich fiesen kurzen Unebenheiten kommt er ins Poltern und Bolzen. Noch wichtiger im Vergleich zum Ford: Bei aller Agilität bleibt der Kia immer verlässlich. Die

Lenkung spricht schnittig, aber nicht überspitzt an, bietet zielführende Präzision und nachvollziehbare Rückmeldung. Dass er sich trotz ähnlicher Fahr-

dynamikwerte agiler anfühlt als der Ioniq 5? Nun, ist eben vor allem ein Gefühl, das sich auch aus der etwas niedrigeren, deutlich integrierteren Position auf den haltintensiven, langstreckenbequemen Sitzen ergibt.

Dass EV6 und Ioniq 5 dieselbe Ausgangsplattform nutzen, sie aber anders weiterinterpretieren, zeigt sich in der eingängigen Bedienung nur in Details: Beide fahren dafür eine wohl-sortierte Mischung aus Direkttasten und Touchscreen-Menüs auf, mit der sich selbst die große Funktionsfülle verwalten lässt. Auffälliger sind die Unterschiede bei der Karosserie- und Interieurgestaltung. Der 5,5 cm flachere EV6 bringt seine Passagiere weniger weiträumig unter, möbliert sich etwas einfacher und weniger variabel – was den stilvollen Eindruck kaum schmälert.

Was die Siegchancen des sehr fahr-sichereren, bis auf den übergriffigen Spurführer gut assistierten EV6 da noch schmälern könnte? Nun, er verbraucht mehr als der Ioniq 5 (28,4 zu

27,0 kWh/100 km), bremst nicht gar so überragend, kostet ausstattungs-bereinigt nicht weniger und hat eine ebenso eher geringe Zuladung. Kann er deshalb jetzt schon einpacken?

**Ioniq: zurück in die Zukunft**

Man neigt dazu, den Ioniq 5 zu unterschätzen. Zuallererst formal. Steht er auf Fotos nicht neben einem anderen Auto/einer Lade-/Litfaßsäule (benannt übrigens nach Ernst Litfaß, der 1854 die Annoncier-Säule erfand), hält man ihn in dieser Golf-einsigen Kantigkeit für einen Kompakten. Dabei ist er ein stattliches Auto, bringt fünf Erwachsene samt Gepäck in weiträumiger Platzfülle unter. Die Bequemlichkeit der Reise steigert er mit der vielfach verstellbaren Rückbank sowie den Vordersesseln, die sich zu Kuschelliegen flach fahren lassen – etwa um ein Ladepäuschen zu überschummern. Ja, selbst in diesem etwas sanitäthausigen Beige gelingt es dem Interieur, nicht nur einen soliden, sondern immer auch lässigen



**9**

**Minuten**

nur dauert es, bis das Model Y am Schnelllader Energie für 150 km weitere Reichweite lädt – mit bis zu 250 kW. Kaum langsamer: Kia und Hyundai mit 11 Minuten, der Ford braucht 18

Eindruck zu machen – dazu bräuch-te es nicht einmal die Magnetpinn-wand links des Instrumentendisplays.

Dort und im Projektions-Head-up spielt der Ioniq 5 die gleichen Werte wie der EV6 ein, aber eben in einem sacht angepassten Stil. Der ändert nichts an der Eingängigkeit der Bedienung. Auch die läuft flüssig mit der Kombination aus echten Tasten, Hebeln und Schaltern sowie dem Touchscreen. Der Umgang mit der Sprachbedienung aber bringt einen bestenfalls auf eine philosophische Frage. Jene, welches der beiden Probleme, die sich zwischen Sprachassis-tent und Fahrer ereignen, nun besser sein mag: das Missverständnis oder doch gleich die Verständnislosigkeit.

Dieses Detail hat der Hyundai mit dem Kia ebenso gemein wie das große Ganze. Wobei der Ioniq den Ausbau der globalen Plattform für E-Autos des Konzerns etwas anders moduliert. An den weiter auseinandergerückten Achsen sitzt auch hier je eine Syn-chronmaschine. Zusammen bringen

sie es mit 225 kW auf 14 kW weniger als im EV6 – bei ebenfalls 605 Nm. Zwischen die Achsen puzzelt Hyun-dai einen Lithium-Ionen-Akku mit 73 kWh, der mit maximal 220 statt 240 kW Gleichstrom laden kann.

Erhebliche Auswirkungen haben die Unterschiede jedoch nicht. Der Ioniq beschleunigt eben ein klein wenig weniger massiv, liegt dafür im Verbrauch mit 27,0 kWh/100 km etwas niedriger, was wiederum dafür sorgt, dass auch er binnen elf Minu-ten genügend Energie für 150 km zusammengespeichert bekommt. Wo ihm das doch so schnell gelingt, warum nur kalkuliert das Navi solche kurzen Stopps dann nicht in die Routenberechnung mit ein?

Weitere Fragen, die der Ioniq auf-wirft? Nun, da hätten wir nur noch: Wie kann sich die Zuladung bei einem 2,1 Tonnen



**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.

	Ford Mustang Mach-E	Hyundai Ioniq 5	Kia EV6 4WD	Tesla Model Y Max. Reichweite
<b>%</b>				
<b>70</b>	29,9	27,0	28,4	26,3
<b>15</b>	30,1	26,3	27,7	25,9
<b>15</b>	21,2	20,9	21,9	17,6
	37,8	36,4	38,4	36,8



## Kia

Wie im Hyundai lässt sich die Intensität der Rekuperation per Paddel festlegen – oder in die Auto-Stellung flippeln, so wechselt das System nach der effizientesten Strategie von freiem Rollen bis zu starker Verzögerung. Was anderswo Bedieninsel heißt, ist hier eine Bedienklippe, sie schwebt über der abgrundtiefgründigen Ablage

## Tesla

Vieles anders, aber nicht vieles besser organisiert der Tesla. Selbst Scheibenwischer und Licht gilt es per Touchscreen zu aktivieren, möchte man beides nicht per Sensor geregelt wissen. Die Außenspiegel wollen über Touchscreen und Lenkradtasten eingestellt, die Türen mit deran die B-Säule aufgelegten Karte entriegelt werden

## Ford

Ach, eine Low-Stufe fürs Getriebe! Immerhin damit ahmt der Mach-E den Ur-Mustang mal authentisch nach. Zweckmäßige Tatkraft entfalten die Fahrmodi „zahn“, „aktiv“ und „temperamentvoll“ – wobei sich das aus dem englischen Original eigentlich mit „ungezügelt“ übersetzt. Einzige Rekuperationsvarianz: der Ein-Pedal-Modus

## Hyundai

Nicht nur auf großer Fahrt, sondern gerade auch während der Ladepausen kann man es sich im Ioniq behaglich einrichten. Dann lassen sich wie im EV6 Klima und Infotainment aktiv halten und Möbel verrücken: die Mittelkonsole um 14 cm, dazu surren die vorderen Sessel elektrisch in die Mittagsschlafchen-Position (Serie bei Uniq)



schweren Elektrobrummer auf eher bescheidene 435 kg beschränken? Warum muss die aktive Spurführung dauernd die Richtlinienkompetenz an sich reißen, ohne sie danach zu beherrschen? Und warum muss das Set-up des Fahrwerks so hart sein?

Wobei wir zumindest die Antwort für die letzte Frage ahnen: Damit hat der aufgereckte Ioniq die Karosseriebewegungen fest im Griff und eine Gewandtheit im Handling drauf, die man so gar nicht erwartet. Obwohl nur 2,5 cm höher positioniert als im Kia, fühlst du dich auf den Clubsesseln vorn doch herausgehoben wie auf dem Panoramadeck – mit bester Aussicht wegen der großen Fenster und steilen Dachsäulen. Doch dann tapst du mal beherzt auf das Fahrpedal, und aus dem Panorama voraus stürzt sich eine Kurve dem Wagen entgegen. Herrje, ob das gut geht? Bestens sogar, denn trotz seiner Würfeligkeit macht der Ioniq 5 ansatzlos, gripstark und entschlossen die Biege. Auch seine Lenkung prägt erstens, zweitens und drittens Verlässlichkeit, erst viertens, fünftens und sechstens Präzision, Rückmeldung und Direktheit. Doch passt die Abstimmung gut zum sicheren, lange neutralen und erst bei groben Lastwechseln minimal hecktändeligen Handling. Auch beim Herausbeschleunigen drückt das Heck – klar, wenn der stärkere Motor da hinten losstromt.

So fährt der Hyundai unerwartet agil, aber zugleich ernüchternd unkomfortabel. Stimmt, in dieser Runde federt er noch am umgänglichsten, steckt kurze Unebenheiten sorgsamer weg, lässt bei langen das Kata-pulten sein. Aber man erwartet sich eben mehr Kuscheligkeit von einem Auto, das sich einrichtet wie eine dieser Cocktail-Lounges, in denen Dreiton-Relaxmusik aus den Boxen perlt und ganze Junggesellenkränzchen in flauschigen Riesensitzsäcken für mehrere Tage verschollen gehen können. Nun, andererseits hätte man auch nicht erwartet, dass so ein Auto derart brachial bremsen könnte.

Was er noch kann, der Hyundai? Wie der Kia clever, mehrstufig oder automatisch rekuperieren und seine Preisliste so geschickt aufbauen, dass die zwei Motoren und mehr Leistung als Extras laufen, was jeder Version die vollen 9570 Euro Prämie sichert. So holt der Ioniq 5 sich hier einen klaren Sieg und beweist, dass man gerade die Unterschätzten mitunter gar nicht überschätzen kann.

Text: Sebastian Renz  
Fotos: Rossen Gargolov

### FAZIT



#### 1 HYUNDAI

Ein besonderes, besonders gutes E-Auto: effizient, dabei druckvoll, agil, aber hier am komfortabelsten, geräumig, doch nicht sperrig, teuer, aber mit viel Ausstattung, lange Garantien.



#### 2 KIA

Die Variation des besonders Guten: nicht gar so geräumig und effizient wie der Ioniq, dafür handlingfixer und schneller. Herber Komfort, wie beim Hyundai knappe Zuladung.



#### 3 TESLA

Ein Auto der Extreme: Bei Antriebs-effizienz und -vehemenz brillant, bei Raumangebot und Fahrverhalten vorn dabei, bei Bedienung, Qualität und Komfort für den Preis inakzeptabel.



#### 4 FORD

Elektrisch zu sein, dazu stark und reichweitenintensiv – das genügt nicht mehr. Der hoppeilig-unkomfortable Mach-E fährt zu zappelig und weniger effizient, kostet dazu am meisten.

### ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Hyundai Ioniq 5	Kia EV6	Tesla Model Y	Ford Mustang Mach-E
<b>Karosserie</b>				
Raumangebot (20)	13	11	10	12
Kofferraumvolumen (15)	5	3	8	5
Zuladung (10)	3	2	8	4
Variabilität/Funktionalität (20)	16	13	14	12
Instrumente/Anzeige (30)	24	24	14	20
Bedienung (40)	30	32	15	25
Rundumsicht (5)	4	3	2	3
Qualitätsanmutung (10)	8	8	5	7
<b>SUMME (150)</b>	<b>103</b>	<b>96</b>	<b>76</b>	<b>88</b>
<b>Sicherheit</b>				
Sicherheitsausstatt./-assistentz (30)	18	18	17	23
Licht (15)	10	10	12	14
Bremsweg kalt (100 km/h) (20)	14	13	12	10
Bremsweg kalt (130 km/h) (20)	14	13	8	4
Bremsweg warm (130 km/h) (20)	14	13	6	3
Pedalgefühl (5)	4	4	4	3
Fahrstabilität (40)	36	36	32	28
<b>SUMME (150)</b>	<b>110</b>	<b>107</b>	<b>91</b>	<b>85</b>
<b>Komfort</b>				
Federungskomfort (40)	28	26	24	22
Sitze vorn (20)	16	16	13	15
Sitze hinten (15)	13	11	10	11
Multimedia (30)	20	21	26	24
Komfort-Assistenzsysteme (10)	7	7	7	7
Klimatisierung (15)	14	14	14	13
Innengeräusch-Messwerte (10)	6	8	6	8
Geräuscheindruck (10)	8	8	7	7
<b>SUMME (150)</b>	<b>112</b>	<b>111</b>	<b>107</b>	<b>107</b>
<b>Antrieb</b>				
Laufkultur (10)	10	10	10	10
Durchzugskraft (25)	17	17	17	16
Ladedauer für 150 km Reichweite (25)	18	18	19	14
Ladedauer Vollladung Wallbox (10)	5	4	5	4
Rekuperationsvariabilität (10)	10	10	7	7
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	13	13	14	12
Testverbrauch (20)	10	9	11	8
Lademöglichkeiten für Akku (10)	8	8	10	6
Reichweite (20)	10	10	12	12
<b>SUMME (150)</b>	<b>101</b>	<b>99</b>	<b>105</b>	<b>89</b>
<b>Fahrverhalten</b>				
Fahrdynamik (10)	3	3	3	2
Handling/Fahrspaß (25)	19	20	17	16
Lenkung (20)	16	16	12	14
Wendekreis (10)	0	1	0	1
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	14	14	14	14
Fahrmodi/Regelsysteme (10)	4	4	4	4
Geradeauslauf/Windempfang (10)	9	9	8	8
<b>SUMME (100)</b>	<b>65</b>	<b>67</b>	<b>58</b>	<b>59</b>
<b>Umwelt</b>				
CO <sub>2</sub> -Emission Testverbrauch (50)	22	20	23	18
<b>SUMME (50)</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>18</b>
<b>Eigenschaftswertung (750)</b>	<b>513</b>	<b>500</b>	<b>460</b>	<b>446</b>
<b>Kosten</b>				
Testwagenpreis* (50)	49	50	49	40
Ausstattung* (10)	10	6	6	8
Aufpreisgestaltung (15)	11	11	8	10
Wiederverkaufschancen (10)	6	6	6	5
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	10	9	10
Wart./Reparatur 100 000 km* (20)	19	19	20	20
Energiekosten 100 000 km* (25)	25	24	25	24
Garantie (10)	7	10	3	3
<b>SUMME (150)</b>	<b>137</b>	<b>136</b>	<b>126</b>	<b>120</b>
<b>Gesamtwertung (900)</b>	<b>650</b>	<b>636</b>	<b>586</b>	<b>566</b>

\* Bester erhält volle Punktzahl. Bewertet nach dem Punkteschema „Elektrofahrzeuge“

