



Hyundai Genesis Coupé 2.0 T

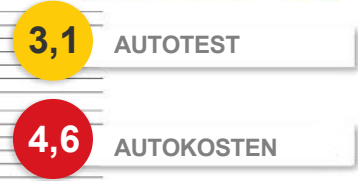
Dreitüriges Coupé der Mittelklasse (202 kW / 275 PS)

Hyundai veranlasste beim Genesis Coupé eine Modellpflege. Die Front präsentiert sich nun mit dem markentypischen sechseckigen Kühlergrill, die Seitenlinie steigt leicht an. Zwei Auspuff-Endrohre bestimmen das Heckbild. Hyundai überarbeitete auch das aufgeladene 2.0-l-Aggregat - es hat nun eine Maximalleistung von 275 Pferdestärken und ein Drehmoment von 373 Nm. Die Räder an der Hinterachse übertragen diese Kraft auf die Straße. Entsprechend gut fällt das Ergebnis bei der Fahrleistungsmessung aus. Das Coupé kann nicht nur gut beschleunigen, sondern auch überzeugend verzögern: Aus Tempo 100 braucht der Hyundai nur 34,6 m bis zum Stillstand. Mäßig ist hingegen das Ergebnis im ADAC EcoTest. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei hohen 9,4 Liter auf 100 Kilometer. Das ist nicht zeitgemäß. Der Innenraum zeigt sich ordentlich verarbeitet und die Sportsitze vorn bieten einen guten Halt. Rundinstrumente in der Mittelkonsole informieren über die Gaspedalstellung, den Ladedruck und die Öltemperatur. Der sportliche Koreaner hat allerdings einen hohen Preis: Das Genesis Coupé kostet mindestens 33.490 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi TT Coupé, BMW 3er Coupé, Mercedes C Coupé, Peugeot RCZ, Toyota GT86.

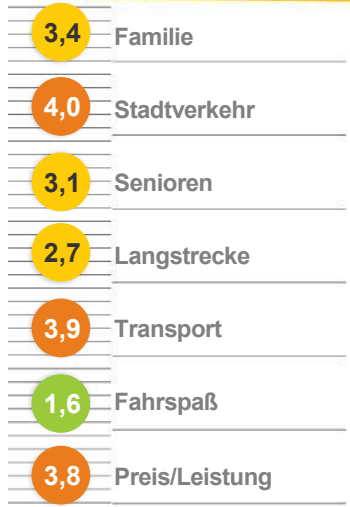
- +** gutes Raumangebot vorn, gute Sitze vorn, sehr gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften
- geringe Zuladung, unübersichtliche Karosserie, hoher Kraftstoffverbrauch, hohe Autokosten



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



3,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck, sind aber nicht tadellos. Die Spaltmaße könnten gleichmäßiger verlaufen und die Kofferraumoberseite sowie die Haltebügel der Heckklappe sind nicht verkleidet. Der Motor ist zufriedenstellend abgeschottet. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut erreichbaren Taster in der Türverkleidung entriegelt werden.

+ Die Anbauteile sind sauber eingepasst und die Türausschnitte ordentlich nach außen abgedichtet. Zudem besitzen die lackierten Türschweller Lackschutzleisten. Der Innenraum wirkt ebenfalls solide gefertigt. Das Armaturenbrett ist teilweise geschäumt und Alu- bzw. Chrom-Dekore werten das Interieur optisch auf. Leider sind allerdings die unteren Bereiche hart und damit kratzempfindlich. Aufgrund des Fehlbetankungsschutzes ist ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff nicht möglich. Die Motorhaube wird mittels Gasdruckfeder offen gehalten.

- Die Fahrzeugflanken müssen ohne schützende Stoßleisten auskommen und auch an Front und Heck fehlen Schutzleisten. Hinten ist zwar ein unlackierter Bereich im Stoßfänger, dieser kann aber nicht separat ausgetauscht werden. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich schwierig, da nur wenig Platz vorhanden ist.

3,6

Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit schneidet das Genesis Coupé nicht gut ab. Er bietet lediglich vier Personen Platz. Mit einer Tankfüllung (65 l) können Reichweiten bis rund 690 Kilometer realisiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es ein Notrad, Wagenheber und Radmutternschlüssel sind ebenfalls vorhanden.

- Die maximale Zuladung ist mit 390 kg gering. Anhänger- und Dachlasten sind nicht zulässig. Die Ersatzradmulde ist für die Fahrbereifung nicht groß genug.

3,2

Sicht

Im Sichtkapitel schneidet das Coupé zufriedenstellend ab. Durch die niedrige Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur akzeptabel überblicken. Der Innenspiegel liefert ein durchschnittliches Sichtfeld nach hinten.

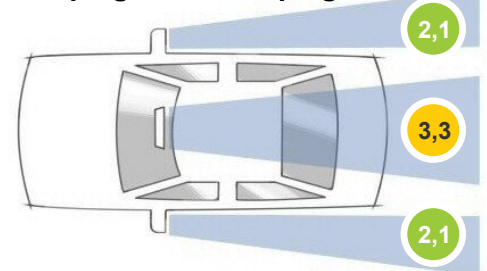


Eine hohe Fensterlinie und breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach hinten.

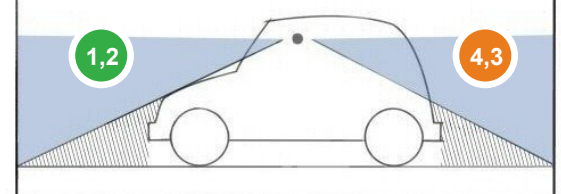
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus, gegen Aufpreis ist das bessere Xenonlicht erhältlich (nicht im Testwagen). Die Scheibenwischer reinigen einen guten Bereich, allerdings könnte der Wischermotor etwas kräftiger sein.

⊕ Tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse können gut wahrgenommen werden. Die Außenspiegel sind groß, asphärische Bereiche besitzen sie aber nicht. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (gegen Aufpreis). Aufgrund des Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen.

⊖ Die Karosserie ist insgesamt unübersichtlich und das Heck kann nicht eingesehen werden. Beim Rangieren helfen Sensoren am Heck. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das Coupé ebenfalls nicht gut ab. Besonders die breiten C-Säulen und die hohe Rücksitzlehne schränken den Blick nach draußen stark ein. Doch auch die hinteren Seitenscheiben sind klein. Tief liegende Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich schlecht lokalisieren.

3,2 Ein-/Ausstieg

Der Genesis ist gegen Aufpreis mit einem Smart-Key-System ausgestattet und kann durch Berühren der Türgriffe entriegelt werden. Die schweren Türen werden nur bedingt an Steigungen gehalten, die Türraasterungen könnten kräftiger dimensioniert sein. Durch die niedrige Sitzposition gelangt man nur zufriedenstellend in und vor allem aus dem Fahrzeug. Besonders große Personen sollten auf den Kopf achten, da dieser leicht am oberen Türausschnitt gestoßen wird.

⊕ Die Schweller liegen tief, wodurch die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Darüber hinaus ist der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante gering. Nach dem Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer noch eine Zeit lang den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Nach hinten gelangt man nur mit Mühe, der Zustiegsbereich ist klein. Darüber hinaus fehlen Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen könnten. Die Heckklappe wird auch abgeschlossen wenn der Schlüssel im Kofferraum liegt (bei Betätigung der Fernbedienung).

4,2 Kofferraum-Volumen*

⊖ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich klein aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil lediglich 320 Liter, legt man die Rücksitzlehnen um, lassen sich zufriedenstellende 550 Liter verstauen. Zudem wird das Kofferraum-Volumen durch die Heckklappenbügel eingeschränkt. Insgesamt finden vier handelsübliche Getränkekisten im Ladeabteil Platz.



Der Kofferraum mit 320 l Volumen fällt in dieser Fahrzeugkategorie unterdurchschnittlich aus. Der Platz reicht allerdings für übliche Einkäufe ausreichend aus.

3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht Öffnen und Schließen, allerdings kann sie nur von Innen oder mit dem Schlüssel entriegelt werden, es gibt keinen Schalter an der Heckklappe selbst. Die Klappe schwingt weit nach vorn und behindert nicht beim Beladen. Die Ladeöffnung ist nicht besonders groß, sperrige Gegenstände lassen sich nur bedingt einladen. Aufgrund der kleinen Öffnung lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nicht optimal erreichen.

– Die äußere Ladekante liegt 77 Zentimeter über der Straße, wodurch das Gepäck zum Einladen weit angehoben werden muss. Zum Ausladen muss man dann das Ladegut wieder über eine knapp 17 Zentimeter hohe Stufe anheben. Die Kofferraumhöhe und -breite fallen klein aus und nach dem Umlegen der Rücksitzlehne stört eine Stufe und der Boden steigt leicht an. Insgesamt ist die Durchladeluke recht klein. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

4,0

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist umklappbar. Der Umklappvorgang ist umständlich, da sich die Lehne nur von hinten entriegeln lässt, aber nicht automatisch nach vorn fällt - dafür muss man in das Fahrzeug, was aufgrund der fehlenden Türen im Fond nicht leicht fällt. Zum Verstauen von kleinen Utensilien gibt es kaum Möglichkeiten, es gibt aber vier schwache Ösen am Kofferraumboden.

2,7

INNENRAUM

2,2

Bedienung

+ Das Cockpit des Genesis Coupé ist insgesamt recht übersichtlich aufgebaut und lässt sich nach kurzer Eingewöhnungszeit gut bedienen. Das Lenkrad kann in der Höhe und Weite eingestellt werden, allerdings könnte der Höheneinstellbereich etwas größer ausfallen. Die Pedale weisen eine ordentliche Anordnung auf, sind aber bei Nässe recht rutschig. Der Schalthebel liegt gut zur Hand, der Start-/Stopp-Knopf ist zwar beleuchtet, wird aber etwas vom Lenkrad verdeckt. Das Licht wird im Blinkerhebel aktiviert, ist alternativ aber auch sensorgesteuert. Die Nebelscheinwerfer werden ebenfalls am Blinkerhebel aktiviert, für die Nebelschlussleuchte gibt es einen extra Schalter im Armaturenbrett. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischergeschwindigkeiten und eine einstellbare Intervallschaltung. Die Rundinstrumente sind klar gekennzeichnet und lassen sich gut ablesen, jedoch könnten die Kühlflüssigkeitstemperatur- und Tankanzeige etwas größer ausfallen. Ein Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände, wie den Momentanverbrauch oder auch die Restreichweite - um die Infofelder zu wechseln muss man zum Schalter ungünstig am Lenkrad vorbei greifen. Die Bedienelemente des Audiosystems liegen günstig und auch das Display ist weit oben positioniert. Das Radio kann auch mittels Lenkradtasten gesteuert werden. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird ebenfalls am Lenkrad aktiviert. Das Klimaanlagenbedienteil ist übersichtlich, allerdings ist es weit unten und die eingestellten Parameter werden oben im Display angezeigt - das ist ungünstig. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert. Zwischen dem Audio- und Klimaanlagenbedienteil gibt es eine Gaspedalstellungs-, eine Ladedruck- und Öltemperaturanzeige. Insgesamt weisen die meisten Schalter eine gute Position auf und sind im Dunkeln beleuchtet. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Vorn gibt es ordentliche Ablagen, wie das Staufach zwischen den Sitzen und Türfächer sowie das Handschuhfach.



Verarbeitung und Funktionalität sind gut, bieten allerdings noch ausreichend Raum für Verbesserungen.

– Im Fond ist die Anzahl an Ablagemöglichkeiten beschränkt, es gibt nur Netze an den Vordersitzlehnen. Vorn stört der Ablagekasten beim Anschnallen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet.

2,4 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn geht das Platzangebot in Ordnung. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,88 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich gut. Es stellt sich ein angenehmes Raumempfinden ein, das lediglich durch die massive Mittelkonsole etwas eingeschränkt wird.

4,7 Raumangebot hinten*

⊖ Im Fond geht es sehr eng zu. Die Dachlinie beschränkt das Platzangebot, Personen bis maximal 1,65 m finden genügend Platz vor. Doch auch die Beinfreiheit ist nicht viel großzügiger. Die Innenraumbreite ist ebenfalls gering. Man fühlt sich im Fond beengt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden lediglich Personen bis 1,65 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitze lassen sich in Liegeposition bringen und die Lehnen der Rückbank sind klappbar - das reicht nur für eine ausreichende Bewertung.

2,8 KOMFORT

2,9 Federung

Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist sehr straff und recht unkomfortabel, jedoch passt sie zum Fahrzeugcharakter. Kurzweilige Fahrbahn wird zufriedenstellend abgefedert, Einzelhindernisse und Querfugen dringen jedoch deutlich bis zu den Insassen durch. Auch Kopfsteinpflasterbeläge und raue Fahrbahnuntergründe sind im Innenraum deutlich spürbar. Unebene Untergründe regen die Karosserie dauerhaft zum Stuckern an und lassen das Coupé etwas nervös wirken. Der Langsamfahrkomfort ist durchschnittlich.

⊕ Aufgrund der harten Federung lässt der Genesis, selbst in schnell durchfahrenen Kurven oder beim Beschleunigen und Bremsen, kaum Karosserieneigungen zu. Auch langweilige Fahrbahnen bringen das Coupé nicht aus der Ruhe.

2,4 Sitze

Im Fond zeigen sich die Flächen und Lehnen weniger konturiert und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Hinten weist die weiche Polsterung eine etwas ungünstige Kontur auf, die Sitzposition ist durchschnittlich.

⊕ Das Genesis Coupé ist serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen und besitzt eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Sowohl die Sitzflächen als auch die sehr hohen Lehnen sind stark konturiert und bieten einen guten Seitenhalt. Fahrer unterschiedlicher Statur können eine bequeme Sitzposition einnehmen, es fehlt aber eine Neigungseinstellung. Zudem kann der Fahrer seinen linken Fuß fest abstützen, da ein stabiles Trittbrett vorhanden ist. Auch im Fond sind die Lehnen hoch.

3,5 Innengeräusch

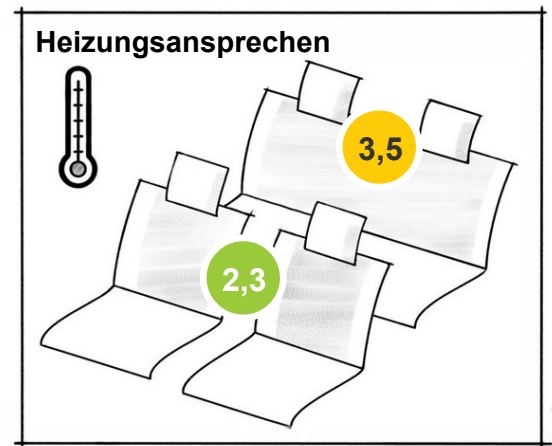
Der gemessene Geräuschpegel liegt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit 72,1 dB(A) recht hoch. Das Motorgeräusch wird auch subjektiv deutlich wahrgenommen. Windgeräusche halten sich bei moderaten Geschwindigkeiten im Hintergrund, sind bei höheren Geschwindigkeiten aber durchaus präsent. Fahrgeräusche fallen nicht unangenehm auf.

3,1 Klimatisierung

Die Temperatur lässt sich nur für alle Insassen gemeinsam einstellen. Auch die Luftverteilung ist nicht separat einstellbar und nur in vorgegebenen Kombinationen möglich. Im Fond dauert es beim ADAC Heizungstest länger bis Wohlfühltemperaturen erreicht sind. Besonders die Fußbereiche bleiben lange kalt.

⊕ Der Genesis ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik mit Luftgütesensor ausgestattet. Beim ADAC Heizungstest wird der vordere Bereich der Fahrgastzelle schnell erwärmt.

⊖ Die hinteren Scheiben können nicht geöffnet werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen*

⊕ Der aufgeladene Zwei-Liter-Ottomotor hat eine Maximalleistung von 275 PS (bei 6000 U/min) und weist ein Drehmoment von 373 Nm (bei 2000 U/min) auf. Damit sichert er sich bei den Fahrleistungen Bestnoten. Die Elastizitätswerte sind in den drei höchsten Gängen sehr gut. Doch auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in sehr kurzen 3,7 Sekunden absolviert. Für den Sprint von Null auf Hundert gibt Hyundai 7,4 Sekunden an.

3,0 Laufkultur

Im Ganzen ist die Laufkultur des aufgeladenen Ottomotors zufriedenstellend. Im unteren Drehzahlbereich dröhnt das Aggregat und es sind deutliche Vibrationen am Lenkrad spürbar. In Drehzahlbereichen zwischen 2000 und 3000 U/min arbeitet der Motor etwas unauffälliger, steigen die Drehzahlen weiter an, wird es richtig laut im Innenraum.

2,8 Schaltung

Die Gänge lassen sich zufriedenstellend schalten, beim Einlegen muss ein deutlicher Widerstand überwunden werden. Die Schaltwege fallen kurz aus, jedoch lassen sich schnelle Schaltvorgänge dennoch nur bedingt realisieren, da der Widerstand dann stärker ist. Der Rückwärtsgang lässt sich weitgehend problemlos einlegen. Die Kupplung kann zufriedenstellen dosiert werden, bei unsensibler Betätigung ruckelt es aber im Antriebsstrang.

⊖ Eine Berganfahrhilfe, die das Losfahren an Steigungen erleichtern würde, gibt es nicht.

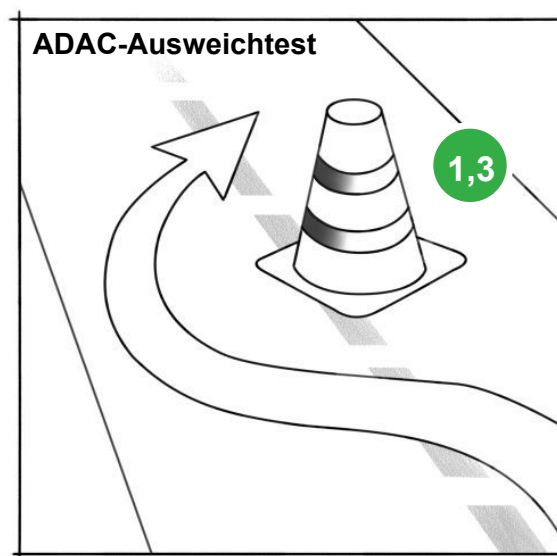
2,8 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen zueinander. Es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Hochschalten. Allerdings wurde die Gesamtübersetzung zugunsten der Fahrleistungen kurz gewählt, bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) dreht das Aggregat mit 3100 U/min. Bei dieser Motorleistung wäre eine längere Übersetzung nicht nur spritsparender, sie würde auch das Geräuschniveau im Innenraum senken.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Bei der Fahrstabilität gibt das Coupé ein gutes Bild ab und kann auch beim ADAC Ausweichtest ein gutes Ergebnis einfahren. Der Genesis reagiert sehr schnell auf Lenkbefehle und begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs. Allerdings regelt das ESP im Bedarfsfall früh und effektiv, so dass sich das Coupé sicher und mit kaum Geschwindigkeitsabbau durch den Parcours manövrieren lässt. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein leichter aber unkritischer Gegenpendler. Lastwechsel in Kurven nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Spurrillen läuft der Genesis nach. Bei Bodenwellen in Kurven wird das Fahrzeug leicht versetzt. Aufgrund des Heckantriebs ist die Traktion beim Anfahren gut, gelegentlich neigen die Antriebsräder dennoch zum Durchdrehen, dann greift die Traktionskontrolle. Bei hohen Kurvengeschwindigkeiten neigt der Hyundai zum Untersteuern, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,9 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und erweist sich als zielgenau. Die Lenkradrückmeldung geht in Ordnung, könnte aber um die Mittellage ausgeprägter sein. Die Lenkübersetzung hat Hyundai direkt gewählt, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen.

⊖ Beim Rangieren ist ein höherer Kraftaufwand notwendig, zudem fällt der Wendekreis mit 12,2 m sehr groß aus. Bei schnellen Lenkimpulsen verhärtet die Lenkung etwas.

1,4 Bremse

⊕ Aus Tempo 100 kann das Genesis Coupé mit einem Bremsweg von 34,6 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung; Reifen: Michelin Pilot Sport, vorn: 225/40 R19 93Y, hinten: 245/40Z R19 98Y) überzeugen. Die Bremse spricht schnell an und erweist sich als standhaft. Die Bremsdosierbarkeit geht in Ordnung, könnte aber etwas feiner sein. Die Spurtreue bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut.

2,9

SICHERHEIT

2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Bei der aktiven Sicherheit schneidet das Genesis Coupé durchschnittlich ab. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrenbremsungen das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Bei Vollbremsungen lässt sich das LED-Rücklicht gut vom herannahenden Verkehr erkennen. Versehentliches Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal starten lässt. Rückstrahler in den offenen Türen warnen andere Verkehrsteilnehmer.
- Die Blinkerfunktion ist bei aktivierter Warnblinkanlage nicht gegeben, dadurch kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

3,0

Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtest-Ergebnis liegt nicht vor, dem Genesis wird ein durchschnittlicher Insassenschutz prognostiziert. Die vorderen Kopfstützen sind zwar aktiv, bieten aber nur Personen bis 1,73 m guten Schutz und sind recht schmal. Nur vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen.

- +** Der Wagen ist mit Front-, Seitenairbags vorn und Vorhangairbags ausgestattet. Das Risiko eines Schleudertraumas wird bei einem Heckunfall durch die aktiven Kopfstützen reduziert. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann sich nach einem Unfall als vorteilhaft erweisen.
- Im Fond gibt es keine richtigen Kopfstützen, diese sind nur in der Lehne angedeutet und schützen lediglich Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,35 m - das ist zu wenig. Auch der Abstand zum Kopf könnte geringer ausfallen.

2,7

Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit schneidet der Genesis ebenfalls durchschnittlich ab.

- +** Im Fond gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Die Gurte reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf und die festen Gurtschlösser sind kurz, das erleichtert eine Einhandmontage. Die Abstände der Gurtanlenkpunkte sind groß und auf den Rücksitzen sind Rückhaltesysteme aller Altersgruppen zulässig. Hohe Kindersitze können vorn problemlos und im Fond gerade so montiert werden.
- Die Positionen der Gurtranlenkpunkte sind im Fond ungünstig, zudem lassen sich Kindersitze aufgrund der weichen Polsterung nur bedingt lagestabil befestigen. Das Isofix-System lässt sich nur mit den Einsteckhilfen verwenden. Der Beifahrerairbag ist nicht deaktivierbar und der Beifahrerplatz eignet sich nicht zur Montage von Rückhaltesystemen.

3,0

Fußgängerschutz

Ein Crashtest-Ergebnis liegt nicht vor. Dem Genesis Coupé wird ein durchschnittlicher Fußgängerschutz prognostiziert, da die Motorhaube weitgehend glattflächig ist.

4,3

UMWELT/ECOTEST

5,2

Verbrauch/CO₂*

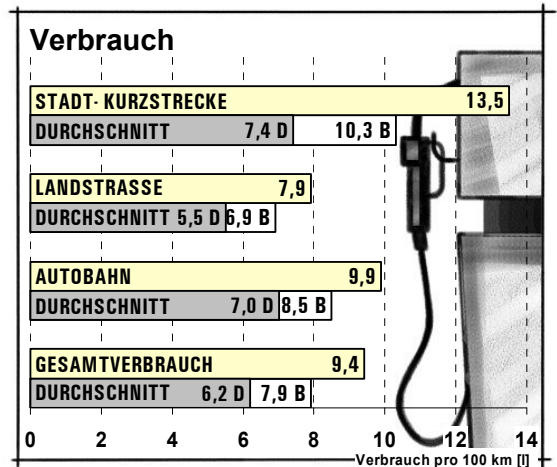
– Im Verbrauch/CO₂-Kapitel schneidet das Genesis Coupé nicht gut ab, es wurde eine CO₂-Ausstoß von 256 g/km ermittelt - das entspricht 5 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 9,4 Liter auf 100 Kilometer. Er setzt sich aus sehr hohen 13,5 l/100 km im Innerortsteil, 7,9 l/100 km im Außerortsteil und 9,9 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

3,3

Schadstoffe

Bei den Schadstoffen kann das Genesis Coupé ein durchschnittliches Ergebnis vorweisen. Besonders der CO-Anteil im Abgas zeigt sich im anspruchsvollen Autobahnzyklus sehr hoch. Hier können 27 von 50 Punkten vergeben werden.

– Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt das Coupé lediglich auf ausreichende 32 Punkte, das entspricht nur zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

4,6

AUTOKOSTEN

5,5

Betriebskosten*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des Genesis Coupé zu einer mäßigen Bewertung führt.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Hyundai gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie - ohne Kilometerbegrenzung.

3,8

Wertstabilität*

Der Genesis stellt ein völlig neues Modell dar, so dass während des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einer Ablöse zu rechnen ist. Allerdings muss er sich gegen eine starke Konkurrenz behaupten. Insgesamt wird ein durchschnittlicher bis ausreichender Restwertverlauf prognostiziert.

3,6

Kosten für Anschaffung*

Im Klassenvergleich landet er bei den Anschaffungskosten im hinteren Klassenmittelfeld. Das Coupé ist mit einem Grundpreis von 33.490 Euro nicht besonders günstig. Zudem kosten Xenonlicht oder auch ein automatisch abblendender Innenspiegel Aufpreis.

5,5

Fixkosten*

– Die Fixkosten fallen sehr hoch aus. Allein die KFZ-Steuer schlägt mit 260 Euro pro Jahr zu Buche. Doch auch die Versicherungseinstufungen fallen durchweg teuer aus (KH: 18; TK: 23; VK: 27).

4,5

Monatliche Gesamtkosten*

– Das Genesis Coupé schneidet in allen allen Kostenkapiteln durchschnittlich bis schlecht ab, so dass auch die monatlichen Gesamtkosten mit 927 Euro sehr hoch liegen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 T	3.8 V6
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	6/3778
Leistung [kW (PS)]	202 (275)	255 (347)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	373/2000	400/5300
0-100 km/h[s]	7,4	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	236	260
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	9,4 S	10,7 S
CO2 [g/km]	220	248
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/27/23	18/29/23
Steuer pro Jahr [Euro]	260	352
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	927	1092
Preis [Euro]	33.490	39.600

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1998 ccm
Leistung	202 kW (275 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	373 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40R19W/245/40R19W
Reifengröße (Testwagen)	225/40R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,2 m
Höchstgeschwindigkeit	236 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	3,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	9,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	9,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	13,5/7,9/9,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	220 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	256 g/km
Innengeräusch 130km/h	72,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4630/1865/1385 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2125 mm
Leergewicht/Zuladung	1560 kg/390 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/550 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	690 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	216 Euro
Monatliche Werkstattkosten	115 Euro
Monatliche Fixkosten	160 Euro
Monatlicher Wertverlust	436 Euro
Monatliche Gesamtkosten	927 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/27/23
Grundpreis	33.490 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.000 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensoren	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht (Licht-Paket)	1.650 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Plus-Paket)	1.950 Euro ^o
Keyless Entry (Plus-Paket)	1.950 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Plus-Paket)	1.950 Euro ^o

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	720 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	1,9
Alltagstauglichkeit	3,6	Lenkung*	2,9
Sicht	3,2	Bremse	1,4
Ein-/Ausstieg	3,2	Sicherheit	2,9
Kofferraum-Volumen*	4,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,4	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Kofferraum-Variabilität	4,0	Kindersicherheit	2,7
Innenraum	2,7	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	2,2	Umwelt/EcoTest	4,3
Raumangebot vorne*	2,4	Verbrauch/CO ₂ *	5,2
Raumangebot hinten*	4,7	Schadstoffe	3,3
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,8		
Federung	2,9	AUTOKOSTEN	4,6
Sitze	2,4	Betriebskosten*	5,5
Innengeräusch	3,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Klimatisierung	3,1	Wertstabilität*	3,8
Motor/Antrieb	2,3	Kosten für Anschaffung*	3,6
Fahrleistungen*	1,2	Fixkosten*	5,5
Laufkultur	3,0	Monatliche Gesamtkosten*	4,5
Schaltung	2,8		
Getriebeabstufung	2,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen