



Genesis GV70 Electrified Sport AWD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (360 kW/490 PS)

Hyundais noch junge Nobelmarke Genesis hat mit dem GV70 Electrified inzwischen bereits das dritte E-Auto im Angebot. Das Mittelklasse-SUV nutzt im Gegensatz zum kleineren GV60 keine Elektroauto-, sondern eine Verbrenner-Plattform, kommt aber ebenfalls in den Genuss der 800-V-Architektur der Koreaner, die in diesem Preissegment nach wie vor einzigartig ist. Aktuell ist der GV70 Electrified nur in einer Ausstattungs- und Antriebsvariante zu haben - und die hat es in sich. Die beiden E-Motoren an Vorder- und Hinterachse entwickeln maximal 360 kW/490 PS und sorgen im immerhin 2,3 t schweren SUV für hervorragende Fahrleistungen. Beim ermittelten Verbrauch machen sich Gewicht, Größe und Leistung allerdings bemerkbar, mit 22,8 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) ist der Koreaner nicht sonderlich sparsam. Damit kommt der Stromer im ADAC Ecotest 380 km weit, die Ladezeiten fallen dank der hohen Ladeleistung von maximal 240 kW vergleichsweise kurz aus.

Neben dem fortschrittlichen Antrieb überzeugt das Elektro-SUV mit einer bemerkenswert guten Verarbeitungs- und Materialqualität, einer eingängigen Bedienung, der umfangreichen Serienausstattung sowie fünf Jahren Fahrzeuggarantie und Rundum-Service. Der Preis von 68.480 Euro geht im Konkurrenzumfeld in Anbetracht der Leistung und des Ausstattungsumfangs in Ordnung, die meisten Rivalen sind deutlich teurer. Was einem Erfolg im Weg steht? Neben dem geringen Bekanntheitsgrad dürfte dies vor allem das fehlende Händlernetz sein - aktuell gibt es in Deutschland lediglich zwei Showrooms. **Konkurrenten:** u. a. BMW iX3, KIA EV6, Tesla Model Y, VW ID.4.

- ⊕ gute Verarbeitungs- und Materialqualität, sehr gute Fahrleistungen, hohe Ladeleistung, umfangreiche Serienausstattung, fünf Jahre Rundum-Service
- ⊖ erhöhter Verbrauch, Anhängerkupplung über Zubehör, kein Händlernetz

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 3,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,0
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,5
	Preis/Leistung	2,9

Ecotest ★★★★★☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,8 Verarbeitung

⊕ An der Karosseriequalität gibt es wenig auszusetzen, die Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Allerdings fehlt den Bereichen beispielsweise unterhalb der geöffneten Heckklappe im Vergleich zur restlichen Karosserie eine finale Lackschicht. Die Fronthaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelangt man bequem an den praktischen Frunk. Den Unterboden hat Genesis großflächig verkleidet.

Im Innenraum kann der Koreaner seinem Premiumanspruch mit seiner überdurchschnittlich guten Materialauswahl vollauf gerecht werden. Die Türverkleidungen und das Armaturenbrett sind weich gestaltet, die A- und B-Säulen-

verkleidungen mit Stoff überzogen und die gepolsterten Sonnenblenden fühlen sich wertig an. Aluminium-Blenden, Armaturenbrett und Türverkleidungen mit Kunstleder und Steppnähten werten den Innenraum ebenso auf wie auch silberne Applikationen an einigen Kanten und Rändern. Zudem passt die Verarbeitung, nichts klappert und knarzt. Für zusätzliches Wohlbefinden im Fahrzeug sorgt bei Dunkelheit die in Farbe und Intensität konfigurierbare Ambientebeleuchtung vorn und hinten. Insgesamt wirkt das Interieur des GV70 edel und wertig – hier muss der Koreaner den Vergleich mit der deutschen Premiumkonkurrenz keinesfalls fürchten.

3,1 Alltagstauglichkeit

Die 77,4 kWh große Batterie des GV70 Electrified kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ-2-Stecker und ein weiteres für die Haushaltssteckdose (Schuko) sind serienmäßig dabei. Die Kabel können im Fach unter der Fronthaube (Frunk) verstaut werden. Der Genesis ist ein sogenannter "Nasenlader", d. h. der Ladeanschluss befindet sich vorn im stilisierten Kühlergrill. Leider müssen vor dem Laden eine (für AC-Laden) oder zwei Kunststoffabdeckungen (für DC-Laden) abgezogen und anschließend wieder eingesetzt werden. Das ist umständlich, eine Lösung mit Scharnieren wäre deutlich praktischer und würde einem E-Auto dieser Preisklasse gut zu Gesicht stehen.

Das Laden über die Haushaltssteckdose (230 V) dauert etwa 38 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa acht Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauerte dank des 800-V-Batteriesystems im Test an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule 23 min - damit gehört der Genesis zu schnellsten. Die durchschnittliche Ladeleistung lag bei der Messung bei guten 173 kW. Bei nicht optimalen Temperaturen wie im Winter liegt die Ladeleistung jedoch deutlich darunter. Inzwischen lässt sich der Akku zum schnelleren Laden vorkonditionieren. Dafür muss man eine

Schnellladestation als Navigationsziel auswählen, ein manuelles Vorwärmen ist nicht möglich. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 380 km – damit zählt der GV70 im Konkurrenzumfeld nicht unbedingt zu den reichweitenstärksten Fahrzeugen.

⊕ Hinsichtlich der Transportqualitäten hat der Koreaner Einiges zu bieten: Die mögliche Zuladung im Falle des Testwagens beträgt 565 kg, wovon bis zu 100 kg auf dem Dach transportiert werden können. Serienmäßig gibt es eine Dachreling, die die Installation eines Dachträgers vereinfacht. Die maximal zulässige Anhängelast liegt bei üppigen 1,8 t für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast darf bis zu 180 kg betragen, was selbst für einen Fahrradträger inklusive mehrerer Pedelecs ausreicht.

Der Koreaner ist optional mit der „Vehicle-to-Load“-Funktion – kurz V2L – ausgestattet. Damit kann das E-Auto nicht nur andere elektrische Geräte mit 230 V Wechselspannung und bis zu 3,6 kW versorgen, sondern sogar andere Elektroautos laden, sofern der Akku ausreichend geladen ist.

⊖ Mit seinen 4,72 m Länge, einer Breite von 2,17 m (inklusive Außenspiegel) und einem Wendekreis von 12,2 m ist der GV70 recht sperrig und unhandlich. Ab Werk ist für den Genesis keine Anhängerkupplung erhältlich, diese muss über das Zubehör nachgerüstet werden.

2,9 Licht und Sicht

Angenehm für einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr ist die hohe Sitzposition im SUV. Das Abschätzen der Fahrzeugenden klappt nach hinten recht ordentlich, nach vorn ist es weniger leicht, da die Vorderkante der langen Motor-

haube nicht im Blickfeld des Fahrers liegt. Die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera sind beim Rangieren sehr praktisch. Optional sind ein

Einparkassistent sowie ein 360-Grad-Kamerasystem erhältlich. Gegen Aufpreis kann der Genesis sogar von außerhalb des Fahrzeugs langsam vor- oder rückwärts bewegt werden, um beispielsweise das SUV aus einer engen Parklücke zu fahren. Die Bedientasten sind dabei in den Fahrzeugschlüssel integriert.

Die Rundumsicht liegt im noch zufriedenstellenden Bereich, die ADAC Messung zeigt hauptsächlich starke Sichteinschränkungen durch die breiten C- und D-Säulen.

Der GV70 ist wie inzwischen üblich mit LED-Scheinwerfer ausgestattet, der Testwagen ist mit der aufpreispflichtigen Ausführung inklusive adaptiver Lichtverteilung ausgerüstet. Das Lichtsystem bietet eine gute, aber etwas ungleichmäßige Fahrbahnausleuchtung. Ein Abbiegelicht ist ebenso wenig vorhanden wie eine Kurvenlichtfunktion. Der serienmäßige Fernlichtassistent kann andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden. Inzwischen ebenfalls üblich: Eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es für den Genesis wie bei den meisten aktuellen Fahrzeugen nicht mehr.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, gegen Aufpreis verdunkeln sich auch die Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch.

⊖ Niedrige Gegenstände vor dem Wagen lassen sich wegen der hohen Motorhaube noch zufriedenstellend erkennen, hinten fällt dies durch den hohen Heckabschluss deutlich schwerer.

Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, welcher den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehbar machen würde.

Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den „normalen“ Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit seiner höheren Karosserie bietet der GV70 gegenüber beispielsweise einer flachen Limousine wie dem G70 aus gleichem Hause Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit knapp 57 cm günstig über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und die Türausschnitte sind breit und hoch. Die Türen reichen bis unter das Fahrzeug und schützen damit den inneren Türschweller vor Schmutz. Zudem liegt der Schweller dadurch vergleichsweise niedrig. Auch hinten kann man dank der großen Türen leicht ein- und aussteigen. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am

2,4 Kofferraum-Volumen

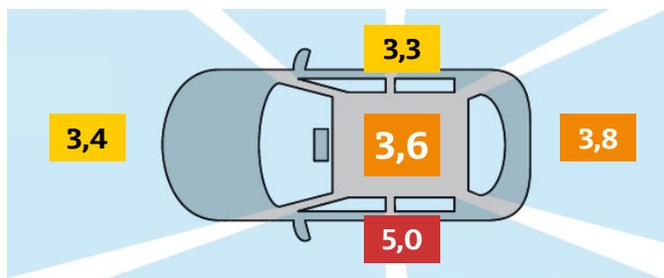
⊕ Der Gepäckraum des GV70 Electrified ist mit dem der Verbrenner-Varianten identisch und fasst unter der Kofferraumabdeckung 380 l. Rollt man die Abdeckung ein und



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

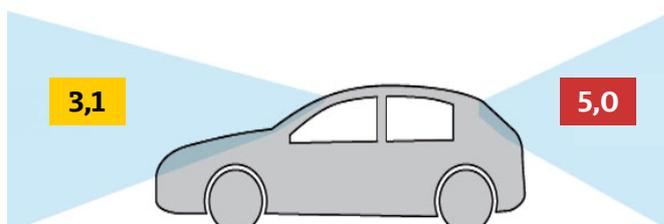
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Dachhimmel. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Genesis serienmäßig.

⊖ Die vorderen wie hinteren Türen werden an drei Positionen gehalten, die Haltekräfte der einzelnen Rastungen könnten aber etwas höher sein.

Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 565 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die

Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 780 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.385 l Volumen verfügbar. Zudem bietet der Koreaner einen praktischen Frunk unter der Fronthaube, in dem sich weitere 15 l verstauen lassen - das reicht zumindest für das mitgeführte Ladekabel.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe hat der GV70 serienmäßig. Der Kofferraumtaster ist außen elegant in den Heckwischer integriert und prinzipiell gut erreichbar – das muss man beim Erstkontakt wissen. Bleibt man mit dem Fahrzeugschlüssel kurz hinter dem abgeschlossenen Fahrzeug stehen, öffnet sich die Heckklappe automatisch – praktisch, wenn man gerade beide Hände voll hat (Funktion abschaltbar). Die Klappe öffnet hoch genug, sodass sich auch große Erwachsene mit 1,90 m nicht den Kopf stoßen. Weniger praktisch ist die hohe Ladekante, denn sie liegt mit 75 cm vergleichsweise hoch über der Straße; immerhin stört innen keine Stufe. Die Ladeöffnung ist hoch und breit, der Kofferraum so mit großen Gegenständen günstig zu beladen. Die finden auch problemlos Platz, weil das Ladeabteil großzügig dimensioniert ist und ein günstiges Format hat. Dabei kann das Gepäckraumrollo unter dem Kofferraumboden verstaut werden.

Bei Dunkelheit wird der große Kofferraum von zwei Lampen recht hell ausgeleuchtet.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich serienmäßig asymmetrisch geteilt umklappen. Das Entriegeln der Lehnen gelingt einfach über Hebel außen an der Rücksitzbank oder seitlich im Kofferraum – die Sitze klappen dann von alleine nach vorn um. Sind die Vordersitze ganz nach hinten gestellt, muss die jeweilige Kopfstütze der Rücksitzlehne nicht entfernt werden. Für die äußeren Sicherheitsgurte im Fond gibt es extra Halterungen, aber auch wenn man diese nicht benutzt, besteht keine Einklemmgefahr für die Gurte.

Der Gepäckraum bietet ein kleines Staufach auf der rechten Seite, zwei Taschenhaken sowie ein 30 l großes Fach unter dem

2,1 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Die im Alltag häufiger genutzten Funktionen lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits leicht bedienen. Einen klassischen Getriebewählhebel gibt es nicht, hier wird die



Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum des GV70 von klassenüblicher Größe. Gegenüber den herkömmlich angetriebenen Varianten muss man beim Elektrifiziert keine Einbußen in Kauf nehmen.



Mit 75 cm liegt die Ladekante doch recht hoch und erschwert damit das Be- und Entladen des Kofferraums.

Kofferraumboden, in dem sich Kleinteile verstauen lassen. Vier stabile Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens ermöglichen das bodennahe Einspannen eines Gepäcknetzes.

links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Einstellung von Sitzen (elektrisch, Memory-Funktion für Fahrerseite Serie) und Lenkrad (ebenfalls elektrisch) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand, lediglich die Touchfunktionen bei der Klimabedienung für beispielsweise Gebläsestufe oder Sitzheizung/-lüftung erfordern Treffsicherheit.

Erfreulicherweise verfügt der GV70 aber über eine separate Klimabedieneinheit. Die Fahrzeugeinstellungen können größtenteils über den breiten 14,5-Zoll-Monitor vorgenommen werden, die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten recht umfangreich, nach einer gewissen Eingewöhnung aber beherrschbar. Genesis verbaut noch zahlreiche Tasten im Cockpit, um bestimmte Funktionen direkt ansteuern zu können. Der Hauptbildschirm ist hoch positioniert und mit einer hochauflösenden und verständlichen Grafik versehen. Der rechte Bereich des Displays ist durch die Displaybreite allerdings für den Fahrer schlecht erreichbar. Die Bedienung erfolgt per Touch oder über den Dreh-Drück-Steller samt Touchpad, der recht gut greif- und bedienbar ist.

Gegen Aufpreis ist der GV70 mit einem 12,3-Zoll-Kombiinstrument inklusive 3D-Effekt (Testwagenausstattung) ausgestattet. Können die auf den Fahrer gerichteten Kameras die jeweilige Blickrichtung erkennen, aktiviert die digitale Anzeige den 3D-Effekt, ansonsten werden die Instrumente in

2D dargestellt. Die angezeigten Informationen machen einen hochwertigen Eindruck und sind schön anzuschauen; sie sind zudem bei Tag wie Nacht einwandfrei ablesbar.

⊖ Die elektrische Feststellbremse wird links hinter dem Lenkrad aktiviert und ist im Notfall für den Beifahrer schlecht erreichbar.

Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, da die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum und die Materialanmutung liegen auf hohem Niveau. Die Bedienung ist weitgehend funktional und bietet wenig Anlass für Kritik.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Fast alles, was es an Multimedia-Ausstattung für den GV70 verfügbar ist, wird serienmäßig verbaut. Dazu gehört neben einem Radio mit digitalem Empfang (DAB+), eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine Online-Sprachsteuerung sowie ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen und der Integration der Ladestopps in die Routenplanung. Über die Genesis Connected App können via Smartphone Statusinformationen des Fahrzeugs abgerufen sowie Funktionen gesteuert werden. Die Smartphone-Anbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist ebenfalls möglich, leider benötigt man dafür ein USB-Kabel – das ist unpraktisch. Gegen

Aufpreis ist für den GV70 Electrified Sport ein Premium-Soundsystem von Lexicon erhältlich. Es gibt zahlreiche USB-Anschlüsse und 12-V-Steckdosen sowie eine 230-V-Steckdose im Kofferraum. Die induktive Ladeschale ist hingegen nur optional an Bord.

Zusätzlich kann der GV70 gegen Aufpreis mit einem Fingerabdrucksensor ausgestattet werden, der dann unter anderem individuelle Einstellungen der abgespeicherten Profile abrufen kann. Dank der Over-the-Air-Update-Funktion kann das Fahrzeugsystem aktualisiert, verbessert um neue Funktionen erweitert werden.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der GV70 bietet reichlich Platz im Innenraum. Trotzdem reicht der vorn nur für knapp 1,95 m große Personen, wobei die Beinfreiheit limitierend ist, weil sich die Sitze nicht weiter nach hinten schieben lassen; die Kopffreiheit würde auch für 2,10 m große Menschen ausreichen. Breit genug ist der

Innenraum vorn jedenfalls, und so empfindet man das Raumangebot als recht großzügig. Lediglich die wuchtige Mittelkonsole und die hohe Seitenlinie wirken etwas einschränkend.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter selbst knapp 1,95 m große Personen noch ordentlich sitzen, die Bein- wie die Kopffreiheit sind entsprechend ausreichend. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es etwas enger – eher für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist gut, auch wenn es durch die hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule etwas geschmälert wird.

3,3 Innenraum-Variabilität

Bezüglich der Variabilität des Innenraums ist der GV70 ordentlich aufgestellt. Die Lehne der hinteren Sitzreihe kann man asymmetrisch geteilt umklappen sowie in der Neigung einstellen. Im vorderen Bereich gibt es zahlreiche Ablagen und Fächer, offene wie geschlossene, ein Brillenfach sowie selbstverständlich Becherhalter. In den ansonsten zumindest ausreichend großen Türfächern können jedoch nur 0,5-l-Flaschen verstaut werden. Hinten ist das Angebot nicht mehr ganz so



Im Fond finden selbst Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m bequem Platz.

üppig, die Türfächer fallen kleiner aus, fassen aber immer noch kleinere Flaschen. Es gibt Lehnennetze und zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne.

Das kompakte Handschuhfach ist beleuchtet, verschließbar und mit Filz ausgekleidet, allerdings nicht klimatisierbar.

2,0 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Der Genesis GV70 Electrified ist serienmäßig mit adaptiven Dämpfern ausgestattet. Das System analysiert den Zustand der Straße mithilfe der Frontkamera und passt die Dämpfungscharakteristik dementsprechend an. Zudem kann der Fahrer selbst unterschiedliche Kennfelder vorwählen, die das SUV entweder komfortabler oder straffer ansprechen lassen. Im Komfort-Modus sind die Wankbewegungen recht ausgeprägt, das Fahrwerk verdaut Unebenheiten und Einzelhindernisse

wenig souverän. Kopfsteinpflaster wird hingegen souverän geschluckt. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten, sodass sich der GV70 gut für lange Autobahnfahrten eignet. Das Fahrwerk bietet einen insgesamt guten Komfort, reicht aber nicht an die besten Konkurrenten heran. Der Sport-Modus lässt den Koreaner spürbar straffer agieren.

2,1 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten gute Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung. Die elektrische Sitzeinstellung für Längsposition, Sitzneigung und Rückenlehne ist Serie. Zudem bietet der Fahrersitz eine elektrisch einstellbare 4-Wege-Lendenwirbelstütze sowie eine Memory-Funktion. Aufpreispflichtig sind eine Massage-Funktion, eine verlängerbare Beinauflage sowie eine einstellbare Sitzwangenbreite. Auf der Beifahrerseite muss man mit etwas weniger Variabilität auskommen, beispielsweise ist die Sitzflächenlänge fix und die elektrisch einstellbare

Lendenwirbelunterstützung lediglich optional erhältlich. In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze ordentlich konturiert, allzu viel Seitenhalt darf man aber wie üblich nicht erwarten. Selbst Erwachsene können dort annehmbar über längere Zeit sitzen, denn der Kniewinkel ist SUV-typisch recht angenehm, zudem kann man die Lehnenneigung anpassen.

⊖ Auf dem Mittelplatz sitzt man dagegen nicht so angenehm, dieser ist zudem recht schmal ausgeführt.

2,0 Innengeräusch

⊕ Der GV70 Electrified ist insgesamt gut gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 64,9

dB(A). Die bei Landstraßentempo leisen allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo etwas

lauter. Die Windgeräusche sind eher auffällig und dominieren die allgemeine Geräuschkulisse.

Ist wie im Falle des Testwagens das optionale Audiosystem von

Lexicon an Bord, verfügt der GV70 über eine aktive Fahrgeräuschunterdrückung. Mithilfe von Gegenschall sollen störende Geräusche weitgehend eliminiert werden.

1,8 Klimatisierung

⊕ Der Genesis GV70 Electrified ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik, Standklimatisierung sowie abgedunkelten Scheiben ab der B-Säule ausgestattet. Wer den Komfort für die Fondinsassen erhöhen möchte, kann gegen Aufpreis eine Dreizonen-Klimaautomatik, manuell ausfahrbare Jalousien für die hinteren Seitenscheiben sowie beheizbare äußere Fondsitze ordern. Ungewöhnlich: Während die Verbrenner-Variante serienmäßig mit Sitzheizung vorn sowie einem beheizbaren Lenkrad ausgestattet ist, kosten die

Annehmlichkeiten für den Stromer Aufpreis - der fällt mit 1.390 Euro hoch aus, da beide Optionen lediglich in Verbindung mit dem Komfortpaket zu haben sind.

⊖ Die Luftmenge aus den Luftdüsen kann man nicht unabhängig von der Strömungsrichtung variieren, weil die separaten Drehrädchen fehlen – das ist ein Unding in dieser Fahrzeug- und Preisklasse.

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen

⊕ Der Genesis GV70 Electrified mit je einem E-Motor an Hinter- und Vorderachse leistet maximal 360 kW/490 PS - zumindest für 10 s und sofern man zuvor die Boost-Taste am Lenkrad gedrückt hat. Bleibt dies aus, beträgt die Antriebsleistung bis zu 320 kW/435 PS - auch das ist mehr als

ausreichend. Damit geht es in 2,3 s von 60 auf 100 km/h, von 80 auf 120 km/h in 2,7 s. Genesis verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 4,2 s, die Höchstgeschwindigkeit wird erst bei 235 km/h elektronisch abgeregelt - damit zählt der GV70 Electrified zu den schnellsten E-Autos.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Es sind weder Vibrationen zu spüren noch störende Motorgeräusche zu hören – selbst das Surren des Elektromotors ist kaum zu vernehmen, weil die Motoren an

Vorder- und Hinterachse gut gekapselt sind. Die E-Maschinen ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, geben ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen nach.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der GV70 Electrified wie die meisten E-Autos kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den Drehschalter auf der Mittelkonsole ist zunächst etwas gewöhnungsbedürftig, in der Folge aber durchaus praktisch. Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über die Lenkrad-

Paddels eingestellt werden, es gibt vier Stufen von keiner bis starker Bremswirkung, dann verzögert das SUV bis zum Stand. Oder man überlässt die Rekuperationsleistung der Elektronik, die sich dann an anderen Verkehrsteilnehmern orientiert und entsprechend die Bremswirkung des Elektromotors reguliert. Die Abstimmung ist gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der GV70 liegt sicher auf der Straße und ist jederzeit problemlos beherrschbar. Der Geradeauslauf ist recht gut, von ausgeprägten Spurrinnen lässt sich das SUV wenig

beeinflussen. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen, alles bleibt aber im angemessenen Bereich. Lupft man in Kurven kurz das Gas oder

bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich ebenfalls gut beherrschen lässt. Der Allradantrieb hilft, die enorme Kraft der beiden E-Motoren selbst auf rutschigem Untergrund effizient in Vortrieb umzusetzen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Genesis mit der optionalen 20-Zoll-Bereifung eine zufriedenstellende Vorstellung ab. Er umkurvt die Pylonen mit wirkungsvollem ESP-Einsatz eher träge, das deutliche Untersteuern nimmt zusätzlich Geschwindigkeit aus dem Manöver – der Koreaner bleibt aber gut beherrschbar, da das ESP maßvoll regelt.

2,9 Lenkung

Die Lenkung mit elektronischer Lenkunterstützung ist insgesamt recht leichtgängig und dadurch rückmeldungsarm, passt aber gut zum entspannten Charakter des GV70. Dabei spricht sie etwas indirekt an und Lenkbefehle werden passabel umgesetzt, das etwas diffuse Gefühl um die Mittellage beeinträchtigt die Zielgenauigkeit nicht übermäßig. Die variable Lenkungsübersetzung sorgt dafür, dass der Lenkaufwand innerorts nicht zu hoch ausfällt. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen - damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken.

2,3 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das SUV 34,4 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein guter Wert. Das Bremsgefühl ist im Alltag in Ordnung, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: Den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet.

1,5 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Genesis stattet den GV70 in allen Versionen bereits ab Werk mit zahlreichen Assistenten aus. Stets dabei ist ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremssystem warnt effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Ebenfalls Serie sind ein Spurhalteassistent, ein Spurwechselsystem, eine Verkehrszeichen- sowie eine Müdigkeitserkennung, die mit Kameras im Kombiinstrument den Fahrer beobachtet und beispielsweise ermahnt, den Blick nach vorn auf die Straße zu richten.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Ordert man das optionale Technikpaket für satte 4.200 Euro, ergänzen ein Head-up-Display, eine Notbremsfunktion beim rückwärtigen Einparken samt Querverkehrserkennung beim rückwärtigen Ausparken die aktive Sicherheitsausstattung des GV70 Electrified. Auch eine Ausstiegswarnung sowie der

Kreuzungsassistent sind dann an Bord.

Bei einer Notbremsung macht das Fahrzeug den nachfolgenden Verkehr mit blinkenden Bremslichtern aufmerksam, ab Stillstand wird dann der Warnblinker aktiviert.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der GV70 kann im Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 89 Prozent bei der Insassensicherheit erzielen (Test: 12/2021) und erhält insgesamt eine Fünf-Sterne-Bewertung. Er bietet Frontairbags, Seitenairbags vorn und im Fond sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zusätzlich gibt es einen Mittellairbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie einen Knieairbag für den Fahrer. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von 2,10 m. Die Insassen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten.

In einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) werden durch Straffen der Gurte mögliche Unfallfolgen reduziert. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch

eine Sprechverbindung aufgebaut. Zudem versucht die serienmäßige Multikollisionsbremse eine Folgekollision nach dem ersten Aufprall zu vermeiden.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,70 m guten Schutz, sie sollten weiter ausziehbar sein. Die mittlere Kopfstütze im Fond hat lediglich eine eingeschränkte Höhe und daher eine noch geringere Schutzwirkung. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil schlecht erreichbar. Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht erhältlich.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Mit 87 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem GV70 eine gute Kindersicherheit (Test: 12/2021). Allgemein eignet sich der Koreaner gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen – zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Verankerung. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung. Die Befestigung der Kindersitze ist auch über die Gurte möglich, allerdings wird die Montage durch die losen Gurtschlösser etwas beeinträchtigt.

Alle elektrischen Fensterheber sowie die Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz. Vom Fahrerplatz aus lässt sich die Kindersicherung beider Fondtüren (Türgriff innen und Fenster) gemeinsam bedienen.

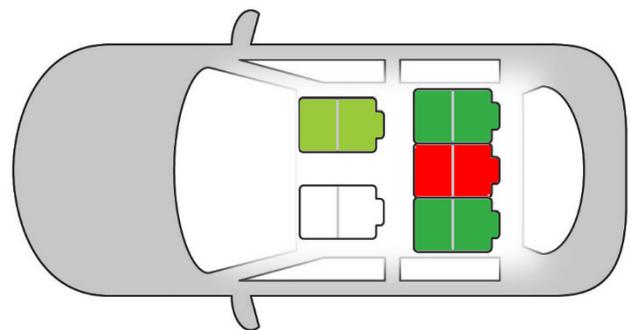
⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz, der wie üblich keine Isofix-Halterungen besitzt, lässt sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz nicht lagestabil befestigen.

Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz

samt Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

3,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der GV70 nicht sonderlich gut ab, beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm reicht es nur für magere 64 Prozent der möglichen Punkte (Test: 12/2021). Spezielle Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube sind nicht verbaut. Die seitlichen Scheibenrahmen sowie insbesondere

die Vorderkante der Motorhaube sind zu unnachgiebig und bergen ein hohes Verletzungsrisiko für Personen.

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger sowie Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes

verringern. Wie bei E-Autos üblich verfügt auch der GV70 Electrified über ein akustisches Fußgängerwarnsystem. Die Rückfahrcheinwerfer projizieren gestrichelte Linien auf

den Boden hinter das Fahrzeug, sodass beispielsweise bei Dunkelheit für Passanten der Rückfahrweg ersichtlich ist.

2,0 UMWELT/ECOTEST

1,5 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest kommt der Genesis GV70 Electrified auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 22,8 kWh pro 100 km. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 16 A.

Aus den 22,8 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 114 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig ab Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des ADAC Ecotest 45 Punkte.

2,5 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 22,8 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 92 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der GV70 Electrified im Bereich Schadstoffe nur 35 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der koreanische Stromer auf 80 Punkte und erreicht damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

3,9 AUTOKOSTEN

3,9 Monatliche Gesamtkosten

Der Genesis GV70 Electrified ist ausschließlich mit dem leistungsstarken Allradantrieb in der Ausführung "Sport" zu haben – aktuell zu einem absolut gesehen hohen Preis von 68.480 Euro. Damit steht der Koreaner im direkten Wettbewerbsumfeld gut da. Der BMW iX3 beispielsweise ist nur geringfügig günstiger, leistet aber rund 200 PS weniger, besitzt lediglich Hinterradantrieb sowie ein 400-V-Spannungssystem und ist zudem deutlich schlechter ausgestattet.

Die Unterhaltskosten halten sich im Rahmen, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 86 Euro fällig – allerdings nicht vor 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nur in der Haftpflicht (Typklasse 21) passabel, die ungünstige Einstufung für die Vollkasko (Typklasse 29) hat hingegen hohe Aufwendungen zur Folge.

Das Wartungsintervall liegt bei zwei Jahren oder 30.000 km. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer

werden, wenn man das üppige Drehmoment des E-Antriebs regelmäßig abrufen. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. Er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden, als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Genesis gibt auf das Fahrzeug eine Herstellergarantie von fünf Jahren bzw. 150.000 km, je nachdem, was zuerst eintritt. Die Traktionsbatterie ist für acht Jahre eingeschlossen, zudem garantiert Genesis eine Batteriekapazität von 70 Prozent.

⊕ Ein großer Vorteil ist die fünfjährige Garantie inklusive Rundum-Service – eine solche Garantieleistung ist bei anderen Herstellern nicht erhältlich. Die lange Garantie ist zudem hilfreich beim Wiederverkauf – allerdings sollte man darauf achten, die Wartungen und Reparaturen nach Herstellerangaben durchführen zu lassen, damit der Garantieschutz nicht erlöscht.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	GV70 2.5T Premium AWD Automatik	GV70 2.2D Premium AWD Automatik	GV70 Electrified Sport AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2497	4/2151	-/-
Leistung [kW (PS)]	224 (304)	148 (201)	360 (490)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	422/4000	440/2750	700/0
0-100 km/h [s]	6,1	7,9	4,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	215	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	9,5/9,5 S	7,2/7,2 D	19,2/19,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	216/216	190/190	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/27/26	21/27/26	21/29/26
Steuer pro Jahr [Euro]	394	452	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1146	1067	1085
Preis [Euro]	51.730	48.880	68.480

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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
 E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	360 kW (490 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	120 kW
maximales Drehmoment	700 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	22,8 kWh/100km/380 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./77,4 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	86,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	5/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	10% "niedriger Akkustand/Reserve" / Batt. gelb, 0% Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	vorne
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

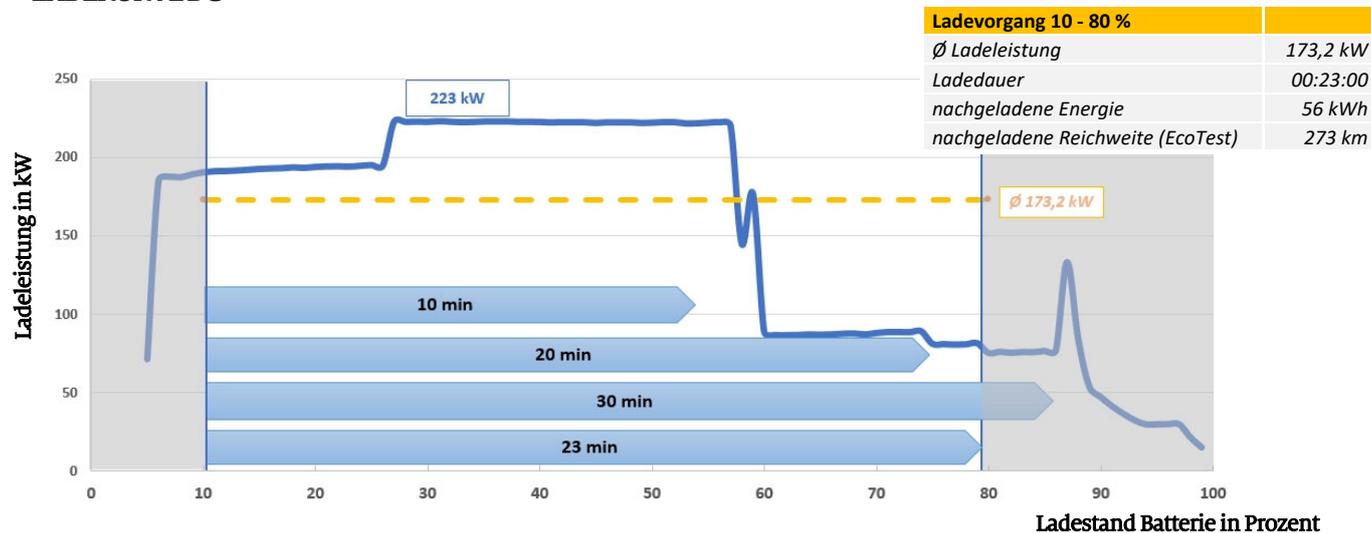
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (in 3 LED Blöcken am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	66,5 - 37,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	66,5 - 11,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 240 kW	23 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten	
Leistung	360 kW/490 PS
Maximales Drehmoment	700 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	2,65 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.715/1.910/1.630 mm
Leergewicht/Zuladung	2.310/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	503/1.678 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	180/100 kg
Batteriekapazität (netto)	77,4 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/n.b.
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	265/45 R20 108W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport EV
Wendekreis links/rechts	12,1 m
Ecotest-Verbrauch	22,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 114 g/km)
Reichweite	380 km
Innengeräusch 130 km/h	64,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.170 mm
Leergewicht/Zuladung	2.280/565 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/780/1.385 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	143 Euro	Werkstattkosten	120 Euro
Fixkosten	166 Euro	Wertverlust	661 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.090 Euro		
Steuer pro Jahr	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/29/26		
Basispreis GV70 Electrified Sport AWD	68.480 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.08.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	79.810 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.218 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



AUSSTATTUNG

Genes

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	4.200 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/4.200 Euro° (Paket)
Head-up-Display	4.200 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/1.390 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	1.390 Euro° (Paket)/650 Euro (Paket)
Lenkradheizung	1.390 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör)	-
Metalllackierung	870 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.700 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

3,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	0,8
Verarbeitung	1,8	Fahrleistungen	0,7
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,9
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	2,3
Innenraum	2,1	Sicherheit	1,5
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	3,7
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	2,0
Komfort	2,0	Verbrauch/CO ₂	1,5
Federung	2,1	Schadstoffe	2,5
Sitze	2,1		
Innengeräusch	2,0		
Klimatisierung	1,8		

Stand: Mai 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner