



Genesis GV60

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (168 kW/229 PS)

Der Genesis GV60 ist ein Crossover aus einem SUV und einem dynamisch gezeichneten fünftürigem Coupé, das ausschließlich mit Elektroantrieb angeboten wird. Der Koreaner basiert auf dem sehr erfolgreichen Schwestermodell Hyundai Ioniq 5 und vereint damit einen extravaganten Look mit bewährter Technik. Das Facelift des GV60 umfasst neben einem auf 84 kWh angewachsenen Batteriespeicher (Netto-Kapazität) dezente Neuerungen am Exterieur. Im Innenraum fällt das nun durchgängige OLED-Display auf, welches die Instrumentenkombination und das Zentralsdisplay vereint. Im Test tritt das Crossover als Basismodell zu einem Einstiegspreis von 54.680 Euro an. Der stolze Preis des hinterradangetriebenen Stromers lässt es bereits vermuten: Schon in der Basis ist die Komfort- und Sicherheitsausstattung umfangreich. Mit an Bord ist beinahe alles, was den gehobenen Ansprüchen an die Mittelklasse gerecht wird. Besonders sticht die Material- und Verarbeitungsqualität hervor, womit sich der Genesis von den Schwestermarken Hyundai und Kia deutlich absetzen kann. An vielen Stellen beweisen die Koreaner Liebe zum Detail. Doch auch die harten Fakten überzeugen: Der GV60 lädt im Test in nur 19 Minuten von 10 auf 80 Prozent und erleichtert dank integrierter Batterieheizung und Laderoutenplanung das Nachladen bei kalten Temperaturen und weiten Strecken. Der Verbrauch des Stromers ermöglicht mit 18,8 kWh im ADAC Ecotest eine Reichweite von etwa 485 km - ein ordentlicher Wert. Erfreulich: Das Bedienkonzept schafft eine gelungene Kombination aus Touch und Tasten. Während die dynamische Linienführung des GV60 von außen für Freude sorgt, verschlechtert sie auf der Fahrerposition die Sicht nach hinten erheblich. Die C-Säulen sind breit, ein Heckwischer ist nicht erhältlich - immerhin ist die Rückfahrkamera serienmäßig an Bord. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 e-tron Sportback, Cupra Tavascan, Ford Capri, Kia EV6, Skoda Enyaq Coupé, VW ID.5.

- +** umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, sehr gute Verarbeitungs- und Materialqualität, sehr schnelles Laden, vielseitige Bedienungsmöglichkeiten
- schlechte Sicht nach hinten, hoher Anschaffungspreis, unergonomische Türgriffe

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,8**

AUTOKOSTEN **k.A.**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,2
	Transport	2,7
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★

2,6

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6

Verarbeitung

⊕ Genesis fertigt die Karosserie des GV60 sorgfältig, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Türrahmen sind zum Innenraum hin verkleidet und die Fenster klappern im heruntergelassenen Zustand nicht unangenehm beim Schließen der Türen. Eine subjektive Kleinigkeit, die den Qualitätsanspruch der Koreaner untermauert: Selbst das Verfahren der Scheiben beim Öffnen und Schließen klingt wertig und fühlt sich ebenso an. Auch unter der Frontklappe offenbart der GV60 keine unaufgeräumten Stellen, im Gegensatz. Der dort befindliche Stauraum (Frunk) verfügt über eine Klappe, die in jeder Position offen bleibt, und am Boden befindet sich ein herausnehmbarer Gummi-Einleger. Dass die Haube mit zwei Gasdruckfedern und keinem kostengünstigen Stab offengehalten wird, versteht sich dabei von selbst. Der Unterboden ist so gestaltet, wie es sich für ein Elektroauto mit Anspruch auf eine hohe Reichweite gehört: großflächig verkleidet und mit aerodynamischen Verkleidungen an den Fahrwerksteilen. Im Innenraum setzt sich der gehobene

Anspruch fort. Die Materialien sind in den oberen Bereichen von Instrumententafel und Türverkleidungen im gesamten Interieur weich ausgeführt. Besonders sticht die runde und beleuchtete Glasapplikation in der Mittelkonsole hervor, welche nach dem Fahrzeugstart mittels Drehung den Gangwahlhebel zur Erscheinung bringt. Ein Detail für Aufmerksame: Die Koreaner statuen alle Dachsäulenverkleidungen mit Stoffbezug aus, was eigentlich höheren Fahrzeugklassen vorbehalten ist. Weitere Kleinigkeiten sind der wertig wirkende hochflorige Teppich sowie die Einstiegsleisten aus Metall. Raum für Kritik gibt es dennoch: Die seitlichen Kofferraumverkleidungen sind aus hartem und damit kratzempfindlichen Kunststoff gefertigt. Zudem ist beim Testwagen ein Knarzen während des Fahrens im Bereich der Instrumententafel an der rechten Seite aufgetreten. Alles in Allem offenbart sich der Genesis als echter Geheimtipp für alle, die im Rahmen der Möglichkeiten Wert auf eine besondere Materialqualität legen.

3,1

Alltagstauglichkeit

Mit dem Facelift zieht in den GV60 eine größere Batterie ein. Der nun 84 kWh große Speicher (Netto-Kapazität) ermöglicht auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 485 km - ein ordentlicher und weitgehend praxistauglicher Wert. Der GV60 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. Das Laden über die Haushaltssteckdose (230 V) dauert etwa 40 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 knapp neun Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule (Empfehlung: 350 kW) nur 19 min. Die durchschnittliche Ladeleistung lag während der Messung bei 214 kW, im Maximum wurden knapp 260 kW erreicht. Die Ladeleistung steigt nach dem Einstecken sehr schnell an und hält ihr hohes Niveau bis etwa zur Hälfte des Ladestands. Dies ermöglicht ein schnelles Nachladen in kurzer Zeit: Innerhalb von zehn Minuten lassen sich 250 km gewinnen. Um auch bei kalten Außentemperaturen die bestmögliche Ladeleistung zu erzielen, verfügt der GV60 über eine Batterieheizung. Diese lässt sich entweder manuell oder über die Routenführung an eine Schnellladesäule aktivieren. Der fünftürige GV60 bietet

vier vollwertige Sitzplätze, sowie einen Notsitz in der Mitte der Rücksitzbank. Die Außenlänge von 4,55 m ist für die Stadt noch ausreichend praktisch, der Wendekreis von 12,5 m fällt recht groß aus, was sich im Alltag oftmals in einem zusätzlichen Zug beim Rangieren ausdrückt. Die Breite fällt mit 2,16 m (inkl. Außenspiegeln) zudem üppig aus. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens gemessene 488 kg erlaubt - genug zumindest für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach lassen sich bis zu 100 kg befestigen, eine Reling gibt es dafür aber nicht. Gebremste Anhänger darf der GV60 bis zu einem Gewicht 1,6 t ziehen - ohne eigene Bremse gilt die Grenze von 750 kg. Die erlaubte Stützlast fällt mit 100 kg großzügig aus, womit auch dem Transport von schweren E-Bikes nichts im Weg steht. Praktische Zusatzfunktion: Der GV60 ist optional mit einer „Vehicle-to-Load“-Funktion (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 des Genesis ausreichend geladen ist.

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil der Ladebuchse abziehen. Das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reifenreparaturset behelfen, das allerdings nur bei kleinen Beschädigungen eine Weiterfahrt

ermöglicht. Ein Notrad oder eine Bereifung mit Notlaufeigenschaften, bietet der Hersteller nicht an.

3,4 Licht und Sicht

Der GV60 ist in der getesteten Basisversion serienmäßig mit den sogenannten Micro-Lens-Array LED-Scheinwerfern ausgestattet. Allerdings sollte man sich von dem hochtrabenden Namen nicht in die Irre führen lassen: Der Funktionsumfang ist rudimentär. Das Scheinwerfersystem bietet neben einer automatischen Leuchtweitenregulierung nur einen einfachen Fernlichtassistenten, der das Fernlicht aus- und wieder anschaltet, anstatt andere Verkehrsteilnehmer gezielt auszublenden. Auch ein Kurvenlicht (Mitschwenken des Lichtkegels in Kurven) oder ein Abbiegelicht (zusätzliches Ausleuchten in Abbiegerichtung) bietet der GV60 nicht. Nichtsdestotrotz gelingt den schmalen Scheinwerfern eine gute Fahrbahnausleuchtung, nur das Abblendlicht könnte noch etwas breiter und weiter leuchten. Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt nach vorn ordentlich, nach hinten weit weniger gut. Vor allem die Sicht auf bodennahe Hindernisse ist auf Grund des hohen Heckabschlusses kaum gegeben. Weitgehend kompensiert werden kann dies durch die serienmäßige Rückfahrkamera sowie die Einparkhilfen an Front und Heck. Gegen Aufpreis lässt sich der GV60 mit einem 360-Grad-Kamerasystem ausstatten, das den Blick um das Fahrzeug zumindest beim Rangieren verbessert. Dies lohnt sich vor allem vor dem Hintergrund der schlechten Rundumsicht. Die ADAC-Messmethodik offenbart hier deutliche Einschränkungen vor allem beim Blick nach schräg hinten. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben.

⊖ Der Genesis GV60 besitzt keinen Heckwischer, der bei Niederschlag die Sicht durch die Heckscheibe verbessern könnte. Zusammen mit der eingeschränkten Rundumsicht, ergibt sich eine schlechte Sicht nach hinten. Bei aktivierter Warnblinkanlage kann keine Fahrtrichtungsänderung angezeigt werden, was sich beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende als hinderlich erweist. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für bessere Sicht und weniger Blendung sorgt.

2,0 Ein-/Ausstieg

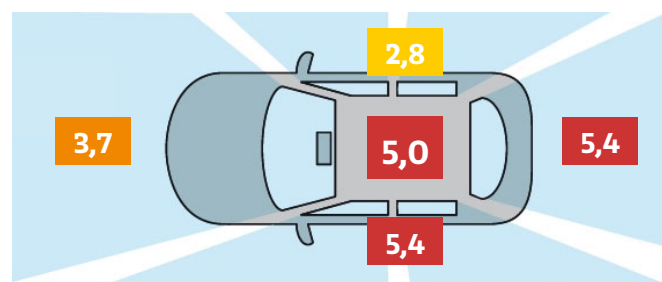
⊕ Mit seiner etwas höheren Karosserie bietet der GV60 Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit knapp 51 cm (gemessen in der tiefsten Position) sehr günstig über der Straße, die Türausschnitte sind zudem breit und hoch; Haltegriffe gibt es über allen äußeren Sitzplätzen. Einziger Nachteil ist der erhöhte Schweller, man muss daher die Beine beim Einsteigen weiter anheben. Auch hinten kann



Die Sicht nach hinten ist bauartbedingt mäßig. Die serienmäßigen Kameras und Sensoren helfen hier allerdings.

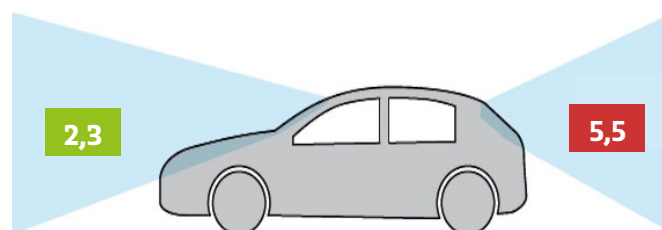
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



man dank der recht großzügigen Öffnung leicht ein- und aussteigen. Zudem stört in der zweiten Sitzreihe kein Mitteltunnel, man kann also leichter von einer zur anderen Seite durchrutschen. Das schlüsselloses Zugangssystem ist serienmäßig an Bord und ermöglicht ein Ver- und Entriegeln mittels Entfernen und Annähern. Zudem kann das System konventionell über Tasten an den vorderen Türgriffen bedient

werden oder ganz klassisch mit dem Funkschlüssel. Praktisches Feature: Bei Dunkelheit erhellen die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug und seitlich wird das Genesis-Logo auf den Boden projiziert, um den Einstiegsbereich zu erhellen.

2,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil ordentliche 340 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 495 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 740 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.300 l Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es weitere 35 l Volumen, zudem finden im praktischen Frunk unter der Fronthaube (45 l Volumen) beispielsweise die Ladekabel Platz und sind dort jederzeit gut zu erreichen.

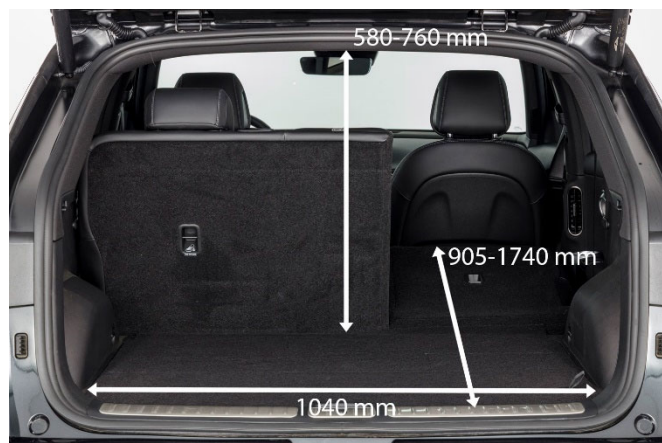
2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Serienmäßig lässt sich die Kofferraumklappe des Genesis GV60 elektrisch öffnen und schließen. Die Taste zum Öffnen ist recht tief positioniert, dafür gibt es für das Schließen zwei getrennte Tasten (Schließen der Klappe/ Schließen und Verriegeln). Über 1,90 m Körpergröße sollte man auf seinen Kopf achten, um nicht an der offenen Klappe anzustoßen. Das Schloss steht zwar etwas ab, ist aber großzügig mit Kunststoff ummantelt. Die Ladekante liegt hohe 74 cm über der Straße, was weniger praktisch ist. Der Kofferraumboden befindet sich ähnlich hoch, zur Ladekante ergibt sich nur eine knapp vier Zentimeter hohe Stufe - das erleichtert das Ein- und Ausladen. Legt man die Rücksitzbank um, steigt der Ladeboden im Bereich der Rücksitzbank zwar leicht an, eine fürs Durchschieben hinderliche Stufe ergibt sich aber nicht. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Erfreulich: Das Ladeabteil bietet zwei starke Leuchten, die den Kofferraum auch bei dunkler

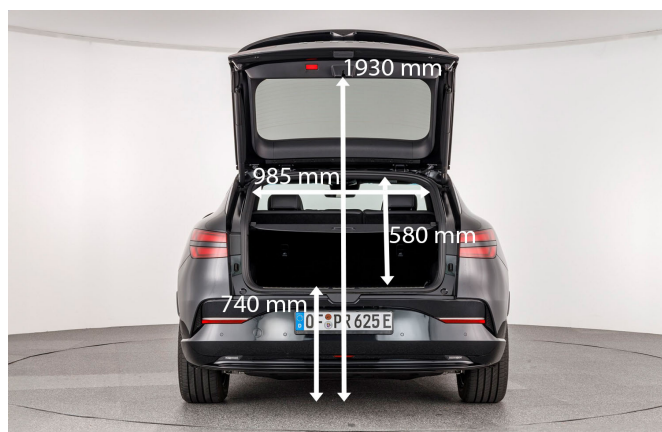
2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig von der zweiten Reihe aus bedienbar. Ein Zug am seitlichen Hebel reicht und die Lehnen-Elemente fallen nach vorn. Eine Durchlademöglichkeit (separate Klappe in der Rücksitzbank) bietet der GV60 nicht. Vier Verzurösen im Bereich des Kofferraumbodens ermöglichen das bodennahe Einspannen eines Netzes.

⊖ 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.



Das Ladevolumen beträgt 340 l bis unter die Kofferraumabdeckung. Nutzt man den gesamten Laderaum aus, so stehen maximal 1.300 l Volumen zur Verfügung.



Der Genesis öffnet den Kofferraum elektrisch. Die hohe Ladekante (74 cm) erschwert das Beladen. Das Abteil bietet eine gute Ausleuchtung, dank Kofferraum-LED links und rechts.

Umgebung gut ausleuchten. Zudem gibt es eine 12-V-Steckdose.

Unter dem Ladeboden befindet sich eine praktische Facheinteilung für kleinere Gegenstände. Seitliche Fächer oder Taschenhaken bietet der Kofferraum allerdings nicht. Der Stauraum unter der Frontklappe (Frunk) präsentiert sich überraschend vielseitig. Es gibt dort ein Netz, sowie Taschenhaken und einen Gummieinleger am Boden des Fachs, der sich zum Reinigen herausnehmen lässt.

2,3 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Der Genesis GV60 ist eines der wenigen aktuellen Fahrzeuge, bei dem der zentrale Touchscreen nicht nahezu alle haptischen Tasten verdrängt hat. Zudem lässt der Koreaner dem Bedienenden die Wahl: Die Inhalte auf dem hochauflösenden Zentralscreen, welches nahtlos in die Instrumentenkombination übergeht, lassen sich per Fingertipp oder vollumfänglich per Dreh-Drück-Steller in der Mittelkonsole bedienen. Letzterer liegt dabei gut zur Hand und auch das Zentralscreen ist passend erreichbar; einzig für die rechte äußere Ecke muss man sich strecken. Leider liegen oftmals genau dort wichtige Einstellungspunkte, beispielsweise für die Fahrassistenten. Erfreulich ist das Angebot an haptischen Tasten: Die Lautstärke lässt sich sowohl am Lenkrad als auch auf der Mittelkonsole mittels Drehwalzen verändern, Schnellwahltasten (Routenführung, Navigationsmenü, Medien, Einstellungen) unterhalb der Klimabedieneinheit erleichtern die Eingewöhnung und Beschleunigen die Bedienung, wenngleich sie etwas weit unten positioniert sind. Dazu gesellen sich gleich drei konfigurierbare Tasten (zwei am Lenkrad, eine an der Instrumententafel), welche sich mit einer Liste an vorausgewählten Funktionen belegen lassen. Damit lässt es sich zum Beispiel vom Lenkrad aus unmittelbar in das Menü der Fahrassistenten springen oder die Medien-Quelle wechseln. Die Klimabedieneinheit ist etwas tief montiert und erfordert für die Bedienung deshalb eine längere Blickabwendung. Erfreulicherweise besitzt sie für die meisten Aktionen haptische Tasten und muss nicht erst im Zentralscreen angewählt werden. So lassen sich alle Funktionen unmittelbar und ohne Zwischenschritt betätigen. Gleiches gilt für das Aktivieren von Sitz- und Lenkradheizung über die einwandfrei erreichbaren Tasten in der Mittelkonsole. Stellenweise weichen die Koreaner vom bewährten Weg ab und leisten sich ein paar Extravaganzen, die die Bedienung aber nicht verbessern. Dazu zählt der auffällige Gangwahlhebel, der sich



Der Genesis GV60 kombiniert physische Bedienelemente und einen zentralen Touchscreen, der optional über einen Dreh-Drück-Steller steuerbar ist.

nach dem Start in Position bringt. Dies hat zur Folge, dass man trotz einwandfreier Erreichbarkeit einen Moment warten muss, bis die Fahrstufe eingelegt werden kann. Weiter werden die Inhalte der Instrumentenkombination (z.B. der Bordcomputer) mit einem Touchpad gesteuert, das mit Feingefühl bedient werden muss und verzögert reagiert. Die grundlegende Fahrerposition lässt sich einfach einstellen. Das Lenkrad ist mechanisch in ausreichendem Umfang justierbar, die Pedalerie zwingt dem Fahrer keine unangenehme Beinhaltung auf. Der Startknopf wird vom Lenkradkranz verdeckt, ist aber ansonsten ordentlich erreichbar.

⊖ Die versenkbaren Türgriffe fahren bei Annäherung zwar entsprechend aus, nichtsdestotrotz würden klassische Bügeltürgriffe die Bedienung erleichtern. Die Taste für die elektrische Handbremse befindet sich linksseitig des Fahrers und kann so vom Beifahrer im Notfall nicht betätigt werden, um das Fahrzeug in den Stillstand abzubremesen.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Genesis GV60 ist bereits in der Basis serienmäßig mit einem Navigationssystem inkl. Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto ausgestattet (beides kabellos). Das Smartphone kann entweder über die serienmäßige induktive Ladeschale oder die USB-C-Schnittstellen (2x vorn, 2x hinten) geladen werden. Darüber hinaus ist neben 12-V-Anschlüssen vorn und im Kofferraum auch eine 230-V-Steckdose unter der Rückbank enthalten. Standardmäßig wird der GV60 mit einem

Soundsystem mit zusätzlichem Center-Lautsprecher und Verstärker ausgeliefert, was einen guten Klang liefert. Ein noch leistungsfähigeres Soundsystem ist den höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten. Per App kann man viele Funktionen des Genesis fernüberwachen oder -steuern (Remote Access). Für das Navigationssystem gibt es neben den Online-Verkehrsinformationen auch eine Einbindung der Ladestops in die Routenplanung sowie Kartenupdates über die eingebaute SIM-Karte. Ebenso sind Over-the-Air-Updates

(OTA) für das Infotainment-System möglich. Praktisch: Die Nutzerprofile lassen sich über einen Fingerabdruckscanner aufrufen und sperren.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Die Beinfreiheit reicht auf den vorderen Plätzen für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m. Über dem Kopf hat man dann noch genügend Platz, rein theoretisch reicht die Kopffreiheit für über 2,10 m große Insassen. Subjektiv wird das Raumgefühl durch die hohen Seitenlinien, die schmalen

Fenster und den serienmäßig dunklen Himmel eingeschränkt. Im Vergleich zu den höheren Ausstattungslinien muss man beim Basismodell auf die optionale Ambientebeleuchtung sowie das Panorama-Glasdach verzichten.

3,0 Raumangebot hinten

Das Raumangebot in der zweiten Reihe ist auf Basis der Messwerte gut, subjektiv fühlt es sich aber eingeschränkt an. Die Kopffreiheit reicht für bis zu 1,90 m große Insassen, wobei diese eine sehr großzügige Beinfreiheit genießen. Selbst Personen über zwei Meter hätten theoretisch noch genügend Platz. Hat man einmal Platz genommen, nimmt man den Raum aber als beengt wahr. Die Seitenlinie verläuft sehr hoch, die Fenster laufen schmal zu und die C-Säulen ohne Fenster lassen kaum Licht in den Fond. Darüber hinaus ist der Dachhimmel stets schwarz, was den beengten Eindruck weiter verstärkt. Wie auch in der ersten Reihe, könnten ein optionales Panorama-dach oder eine Ambientebeleuchtung das Raumempfinden verbessern.



Das objektiv gute Platzangebot im Fond (ausreichend bis 1,90 m Kopffreiheit und sehr gute Beinfreiheit) wird durch das subjektiv beengte Empfinden aufgrund der hohen Seitenlinie und schmaler Fenster getrübt.

2,6 Innenraum-Variabilität

Das Angebot an Ablagen ist gut, man findet kleine wie große, offene wie geschlossene. Das Smartphone kann rutschfest verstaut und gleichzeitig kabellos geladen werden. Praktisch sind besonders die großen Ablagemöglichkeiten unter der freischwebenden Mittelkonsole - vorn und hinten. Negativ fallen lediglich die vergleichsweise kleinen Türfächer vorn und

hinten auf. Das Handschuhfach ist als wirklich praktische Schublade ausgeführt, recht groß und beleuchtet, wird aber nicht über die Klimaanlage gekühlt und ist nicht abschließbar. Hilfreich: Die Rückenlehne ist zweistufig neigungsverstellbar, so lässt sich noch etwas mehr Raum für Ladegut schaffen.

2,3 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Genesis bietet für den GV60 zwei Fahrwerke an, wobei die hochwertige Variante (ECS, Adaptive Federung) den höheren Varianten vorbehalten ist. Das getestete Basismodell verfügt über ein konventionelles Stahlfederfahrwerk mit einer Mehrlenkerhinterachse. Dem Fahrwerk gelingt insgesamt eine recht ausgewogene Abstimmung zwischen Fahrkomfort und Dynamik. Kleinere Schwächen offenbart es innerorts, wo der GV60 etwas an Ruhe vermissen lässt. Auf welligem Asphalt neigt der Koreaner zum Wippen und verursacht leichtes Kopfnicken beim Fahrer. Erstaunlicherweise kommt das Fahrwerk mit Einzelhindernissen wie abgesenkten

Kanaldeckeln ziemlich gut zurecht, hier halten sich die Anregungen auf die Insassen in engen Grenzen. Auch über Geschwindigkeitshügel rollt der GV60 recht gefühlvoll und mit nur geringen Aufbaubewegungen. Auf der Autobahn fallen beim Testwagen, je nach Streckenabschnitt, leichte Vibrationen am Lenkrad und der Mittelkonsole auf, die es dem Fahrwerk nicht gelingt auszumerzen. Ansonsten absolviert der GV60 Autobahnabschnitte mit nur geringer Unruhe und damit komfortabel, gleiches gilt für Fahrten über Land. Wer häufiger über Kopfsteinpflaster unterwegs ist, muss kein zu

steifbeiniges Ansprechen befürchten: Das Crossover rollt hier solide und geräuscharm drüber hinweg.

2,5 Sitze

⊕ Bereits in der Basis wird der GV60 mit elektrisch einstellbaren Sitzen ausgeliefert. Beide Vordersitze lassen sich in den Grundfunktionen umfangreich einstellen, dazu gibt es für den Fahrer noch die Möglichkeit die Sitzfläche zu neigen. Eine 4-Wege-Lendenwirbelstütze ist ebenfalls dem Fahrersitz vorbehalten, der Beifahrersitz muss ohne Lendenwirbelstütze auskommen. Die Polsterung der Vordersitze ist angenehm, die Konturen sind körpergerecht gestaltet, was insgesamt einen guten Sitzkomfort ergibt. Die Sitzposition des Fahrers lässt sich

noch weiter anpassen: die Mittelarmlehne ist zwar fixiert, Gurtaustritt und Kopfstütze sind aber höhenverstellbar. Seinen Arm kann man sowohl auf der Armablage in der Tür als auch auf der Türbrüstung bequem ablegen. Die Rücksitze sind weniger konturiert und bieten deshalb keinen so guten Seitenhalt wie die vorderen. Dennoch ergibt sich dank passender Konturierung ein ordentlich Sitzkomfort. Für den Mittelsitz gilt das nicht: Er fällt zu schmal aus und ist zudem erhöht.

1,7 Innengeräusch

⊕ Der GV60 liefert einen guten Geräuschkomfort, was auch auf die serienmäßige Akustikverglasung der Front- und Seitenscheiben zurückzuführen ist. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 63,8 dB(A). Auf rauer Fahrbahn sind die Abrollgeräusche der 19-Zoll-Räder

vergleichsweise zurückhaltend, der Motor und die Antriebseinheit sind kaum akustisch wahrnehmbar. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit treten die Windgeräusche - im Vergleich zum leisen Grundniveau - präsenter hervor.

2,1 Klimatisierung

⊕ Eine Zwei-Zonen-Klimaatomatik samt Standklimatisierung ist beim GV60 standardmäßig an Bord. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt werden. Es gibt einen Beschlagsensor, eine Umluftautomatik ist aber nicht vorhanden. Schade: Der Luftstrom lässt sich an den vorderen Ausströmern nicht unabhängig von der Richtung in der Intensität justieren. Für die hinteren Insassen stehen

Belüftungsdüsen im Fußraum sowie links und rechts Düsen an den B-Säulen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn ist serienmäßig verbaut, die Lenkradheizung kostet Aufpreis. Immer an Bord ist die getönte Sonnenschutzverglasung ab der B-Säule. Belüftete Sitze sind den höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten und auch gegen Aufpreis für das Basismodell nicht erhältlich.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der getestete GV60 verfügt über einen Elektromotor an der Hinterachse, der maximal 168 kW/229 PS bzw. 350 Nm leistet. Damit fühlt er sich trotz zwei Tonnen Leergewicht für alle Fahrsituationen passend motorisiert an, mehr Leistung wünscht man sich selten. Von 60 auf 100 km/h geht es in 3,9 s,

von 80 auf 120 km/h in 5,0 s. Von 15 auf 30 km/h beschleunigt man in 1,0 s - Einfädeln und Abbiegen geht damit zügig vonstatten. Genesis verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 7,8 s, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 185 km/h abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Es sind weder Vibrationen zu spüren noch störende Motorgeräusche zu hören. Die E-Maschine zieht vom Start weg mit Nachdruck an, gibt ihre Leistung gleichmäßig ab

und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen nach.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der GV60 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, lässt sich aber schnell verinnerlichen. Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über die Wippen

hinter dem Lenkrad eingestellt werden, es gibt verschiedene Stufen von keiner bis starker Bremswirkung - 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.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der GV60 legt eine weitgehend gute Fahrstabilität an den Tag. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment auftreten kann, reagiert der Koreaner zackig. Er ändert dabei deutlich die Richtung, zudem gerät der Aufbau spürbar in Bewegung. Der GV60 lässt sich ohne große Mühen wieder auf den ursprünglichen Kurs zurücklenken, erfordert dabei aber einen aufmerksamen Fahrer. Hinsichtlich der Fahrdynamik ist sein Verhalten vorteilhaft, bezüglich der Fahrsicherheit würde man sich eine gelasseneren Reaktion wünschen. Diese legt der Genesis beim Geradeauslauf an den Tag, hier bringt ihn so schnell nichts aus der Ruhe. Muss der Fahrer eine zu schnell angefahrne Kurve mit einem Bremsimpuls korrigieren, zeigt sich auch hier der fahraktive Charakter des Koreaners. Das Heck wird entlastet und der GV60 beginnt leicht zu drängen, wird aber schlussendlich vom ESP zielsicher stabilisiert. Das gleiche Verhalten ist bei einer

möglichst dynamischen Durchfahrt durch den ADAC Ausweichtest zu beobachten, wobei das "mitlenkende" hintere Ende dem GV60 hilft. Geht man es zu schnell an, muss das Heck in der Ausfahrgasse per Lenkeingriff stabilisiert werden, dazu kommt der Aufbau ein Stück weit mehr in Bewegung, als man sich das wünschen würde. Leitet man die Durchfahrt durch den Ausweichtest mit einem abruptem Lenkimpuls (Weg vom Hindernis) ein, entlastet auch das die spurführende Hinterachse leicht, wobei die Traktion ausreicht, um das Crossover mit gezielten Eingriffen sicher auf die Zielspur zurückzuführen. Sowohl für die Fahrsicherheit als auch die Fahrdynamik ist die direkte und recht zielgenaue Lenkung von Vorteil. Traktion: Das üppige Drehmoment wird auf trockenem Asphalt gut in Vortrieb umgesetzt. Auf nasser Fahrbahn regelt die Traktionskontrolle feinfühlig und ermöglicht den besten Vortrieb.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Elektro-Crossover kann weitgehend überzeugen. Die Bedienkräfte befinden sich im normalen Fahrmodus schon auf einem leicht erhöhten Niveau, was zum eher sportlichen Charakter des GV60 passt und einen soliden Eindruck beim Fahrer hinterlässt. Die Lenkung ist angenehm direkt abgestimmt, was den dynamischen Anspruch des Koreaners weiter unterstreicht, ohne ihn aber bei der Geradeausfahrt nervös wirken zu lassen. Obgleich das Lenkgefühl etwas synthetisch ist, bekommt man ein recht gutes Gefühl dafür, wie die Haftverhältnisse an der Vorderachse stehen und erhält in der Folge eine weitgehend gute Rückmeldung. Die Zielgenauigkeit ist in passendem Maße

vorhanden, um das Crossover zielsicher durch Kurven zu dirigieren, ohne allzu ausgeprägte Lenkkorrekturen vornehmen zu müssen - auch hier scheint der sportliche Ansatz durch. Auf der Autobahn gefällt die Lenkung mit einer guten Zentrierung, was nicht nur dem Geradesauslauf zuträglich ist, sondern auch für einen souveränen Eindruck beim Fahrer sorgt. Kritik gibt es für die zum Ende hin erhöhten Lenkkräfte beim Rangieren. Zusammen mit dem recht großen Wendekreis, benötigt die Wende mehr Platz und Kraftaufwand als nötig. Zumindest die Anzahl der Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag hält sich mit 2,3 in engen Grenzen.

2,2 Bremse

⊕ 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. Aus 100 km/h benötigt der GV60 bis in den Stillstand 34,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein gutes Ergebnis.

1,6

SICHERHEIT

0,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des GV60 ist bereits ab Werk sehr umfangreich. So bringt der Koreaner u. a. ein Notbremssystem samt Kollisionswarner, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive automatischer Geschwindigkeitsanpassung und einen Lenkassistenten serienmäßig mit. Auch ein Kreuzungsassistent, eine Verkehrszeichenerkennung sowie eine Müdigkeitswarner sind beim Genesis ab Werk an Bord. Ein Totwinkelwarner, der mithilfe der Radarsensoren in der Heckschürze zudem eine Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren sowie eine Ausstiegswarnung realisiert, sind optional zu haben. Der intelligente Geschwindigkeitswarner "ISA" lässt sich mit nur einem Tastendruck anpassen.

1,9

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Einen aktuellen Test des Faceliftmodells hat Euro NCAP für den Genesis GV60 nicht veröffentlicht; das zuvor getestete Modell kann aber auf Grund der geringen Änderungen als Richtwert herangezogen werden. Der GV60 erreicht für die passive Sicherheit im Euro-NCAP-Crashtest (09/2022) 89 Prozent der möglichen Punkte. Das Crossover wartet ab Werk mit Front-, vorderen Seitenairbags, von vorn nach hinten reichenden Kopfairbags, einem Fahrer-Knieairbag sowie einem Centerbag zwischen den Vordersitzen auf. Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp zwei Meter Größe guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen zwar nur für Personen bis 1,75 m, der geringe Abstand zum Dachhimmel verhindert allerdings eine Überstrecken des Kopfes. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Zudem sieht der Fahrer in der Instrumentenkombination den Anschnallstatus der belegten Sitze. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Erfreulich: Der GV60 verfügt über Reflektoren an den Tür-Innenseiten sowie über eine rote Leuchte an der Kofferraumklappe, um die Sichtbarkeit zu erhöhen.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar. Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht erhältlich. Von Seiten der Sicherheit suboptimal: Die versenkten Türgriffe können im Notfall die Rettung im Vergleich zu

konventionellen Bügelgriffen erschweren. Zudem sind die Verzurrösen im Kofferraum aus Kunststoff gefertigt und können so schweres Gepäck bei einem Crash nicht halten.

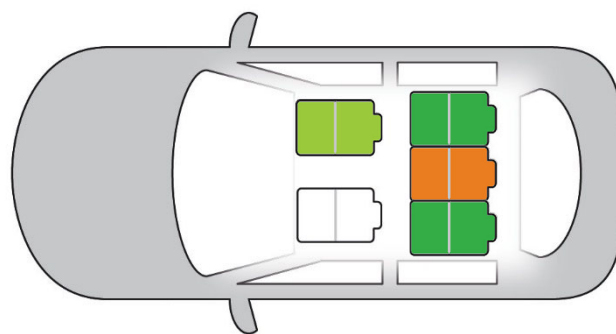
1,9 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit wird von Euro NCAP mit 89 Prozent der erreichbaren Punkte und damit als gut bewertet (Test: 11/2022). Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Wenn man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis mit Stützfuß verwendet, wird der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes trotz der großzügigen Beinfreiheit leicht beeinträchtigt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

⊖ Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Platzierung eines Kindersitzes, hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofix-Halterungen.

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)

3,8 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz wird im Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit nur 63 Prozent der erreichbaren Punkte bewertet (Test 10/2022). Das Verletzungspotenzial mittig auf der Motorhaube ist gut entschärft. Im Bereich der Front, um die Scheinwerfer und um die A-Säulen besteht nur ein geringer Schutz, da die

Bauteile hier unnachgiebig sind. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig verbaut. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

1,3 UMWELT/ECOTEST

0,8 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest kommt der Genesis GV60 auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 18,8 kWh pro 100 km. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 11 kW (16 A). Damit ist der GV60 mit Heckantrieb durchaus ein effizientes

Elektroauto. Um die 84-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 91,5 kWh benötigt. Aus den 18,8 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 94 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest 52 von 60 Punkten.

1,8 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.

Mit einem Stromverbrauch von 18,8 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 76 mg/km verbunden. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe steht der GV60 gut da und erreicht in dem Kapitel Schadstoffe 42 Punkte. Zusammen mit den Punkten aus dem CO2-Kapitel ergibt sich eine Gesamtpunktzahl von 94

Punkten. Damit erreicht der Koreaner die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest.

k.A.

AUTOKOSTEN

k.A.

Monatliche Gesamtkosten

Der Genesis GV60 startet in der getesteten Basisversion (Hinterradantrieb) ab 54.680 Euro. Die Ausstattung ist schon in der Serie umfangreich, viele Komfort- und Assistenz-Systeme wie der Abstandsregeltempomat, die Klimaautomatik und das Navigationssystem sind ohne weiteren Aufpreis an Bord. Der Umfang an zusätzlichen Ausstattungsmöglichkeiten fällt im Vergleich zu den höheren Modellvarianten geringer aus, nichtsdestotrotz bekommt man für die Basisvariante alle wichtigen Features. Der Testwagen hat alle Sonderausstattungen der für das Basismodell überschaubaren Aufpreisliste verbaut und

kostet in Summe 56.860 Euro - im Konkurrenzvergleich ein durchschnittlicher Wert. 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 ohne Kilometerbegrenzung. Die Traktionsbatterie ist für acht Jahre oder 160.000 km eingeschlossen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	GV60	GV60 Sport AWD	GV60 Sport Plus AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	168 (229)	234 (318)	360 (490)
Max. Drehmoment [Nm]	350	605	700
0-100 km/h [s]	7,8	5,5	4,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	200	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,7 kWh E	18,4 kWh E	19 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/27/23	19/27/23	19/27/23
Steuer pro Jahr [Euro]	0	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	54.680	64.580	74.480

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	9,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,2
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	168/366/643
• Dachlast/Anhängelast [kg]	49/79 ¹
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,59
Herstellungsland	Südkorea
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	168 kW/229 PS
Maximales Drehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.545/1.890/1.580 mm
Leergewicht/Zuladung	n.b./n.b.
Kofferraumvolumen normal/geklappt	680/1.460 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Batteriekapazität (netto)	84 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/k.A.
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC MESSWERTE






Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	12,5/12,4 m
Ecotest-Verbrauch	18,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 94 g/km)
Reichweite	485 km
Innengeräusch 130 km/h	63,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	2.022/488 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	340/740/1.300 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.08.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	56.860 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.093 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

TECHNIK (im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.070 Euro (Paket)°
Head-up-Display	-
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	1.070 Euro (Paket)°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	200 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	910 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Dezember 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutät

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	168 kW(229 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	56 kW
maximales Drehmoment	350 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,8 kWh/100km/487 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./84 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	91,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	
Stufen / Einstellung	6/Paddel am Lenkrad

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	20 % SoC
2. Warnung	10 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (AC)
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	aufsperrern

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

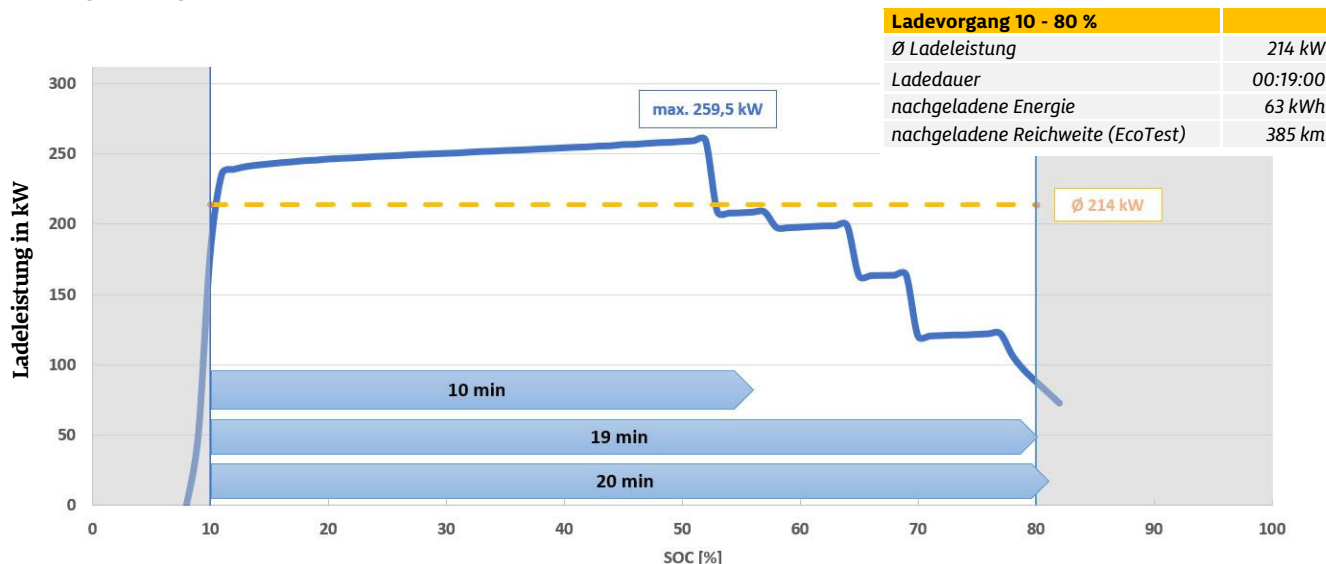
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (8 LED-Segmente am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	70,5 - 40 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	70,5 - 12,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	22,5 - 8,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 240 kW	19 min*

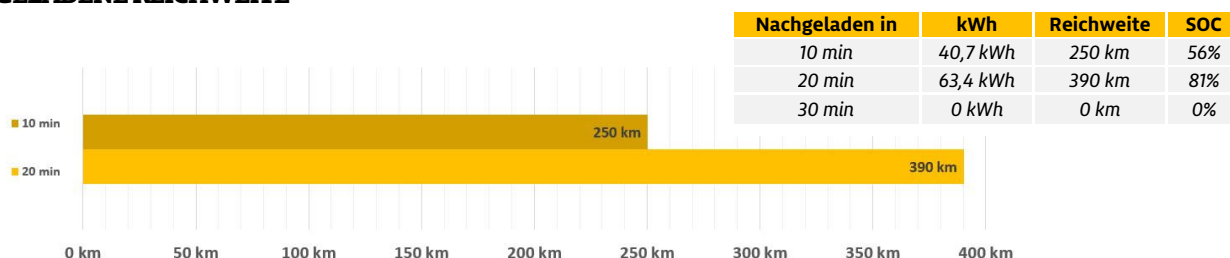
LADEKURVE DC

*10 bis 80 %



NACHGELADENE REICHWEITE

Ladestand Batterie in Prozent



ADAC-Messung kursiv