

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
|  | Elektro-Motor |
|  | 90.360 € |
|  | 272 kW/370 PS |
|  | 482 km |
|  | 21,3 kWh pro 100 km |



Genesis G80 Electrified Premium AWD

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse

Hyundai versucht bereits seit einiger Zeit seine Luxusmarke Genesis hierzulande zu etablieren – kein leichtes Unterfangen mit Blick auf die etablierte Konkurrenz rund um Mercedes-Benz, BMW und Co. Die Zulassungszahlen bestätigen die Schwierigkeiten der Koreaner ihre Fahrzeuge bei uns zu vertreiben: 2025 konnte Genesis nur 21 G80 Electrified absetzen, im gleichen Zeitraum fanden hingegen gut 10.000 BMW i5 einen Käufer. Zu Unrecht unserer Ansicht nach, denn die Fahrzeuge sind keinesfalls zu unterschätzen. So agiert der überarbeitete G80 Electrified in puncto Verarbeitungsqualität, Materialanmutung und Komfort absolut auf Augenhöhe mit der gehobenen Konkurrenz aus Deutschland. Freilich ist der G80 als Premium mit einem Grundpreis von knapp 79.000 Euro kein Schnäppchen – allerdings bekommt man hier auch einen standesgemäßen Gegenwert inklusive fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbeschränkung und sehr reichhaltiger Serienausstattung. Der Antrieb überzeugt durchweg mit sehr guten Fahrleistungen und hoher Laufkultur. Dank der großen 94,5-kWh-Batterie (netto) ist der G80 auch durchaus langstreckentauglich: Gut 480 km weit kommt man auf Basis der ADAC Verbrauchsmessung, die ihm einen Verbrauch von 21,3 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten) ausweist. Ebenso löblich sind die Fahreigenschaften, denn die Limousine samt optionaler Hinterachslenkung legt eine beachtliche Agilität an den Tag. Obwohl Genesis "nur" Stahlfedern verbaut, erreicht der Fahrkomfort Oberklasseniveau. Auch bei der Bedienbarkeit kann sich manch ein Konkurrent was abschauen – hier überzeugt der Koreaner durch treffsicher bedienbare Tasten und einen Dreh-Drück-Steller für das große Touch-Zentraldisplay, wie auch der generellen Funktionsqualität sämtlicher Assistenzsysteme und Teilfunktionen. Wo Licht ist, ist auch Schatten: Neben den unhandlichen Abmaßen und der niedrigen Dachlinie im Fond schränken die nicht vorhandene Anhängelast und der wenig variable Innenraum den Nutzwert merklich ein. Aber dennoch ist der G80 eine empfehlenswerte Alternative und hinterlässt einen bleibend positiven Eindruck.

- ✓ **hochwertiger Innenraum, sehr gute Bedienbarkeit, sehr hoher Komfort, kraftvoller und laufruhiger Antrieb, gute Fahreigenschaften, üppige Garantie- und Serviceleistungen**
- ✗ **keine Stütz-/Anhängelast, Kofferraum schlecht nutzbar, mäßige Innenraumvariabilität**

ADAC Urteil

- 2,0 Autotest
- 4,3 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,9 Familie
- 4,5 Stadtverkehr
- 2,4 Senioren
- 2,2 Langstrecke
- 4,6 Transport
- 1,8 Fahrspaß
- 3,2 Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Audi A6 e-tron, BMW i5, Mercedes-Benz EQE



Alle Infos und Bilder auch digital auf [adac.de](https://www.adac.de)

Inhaltsverzeichnis

| | | | |
|-------------------------|-----------|------------------------------------------|-----------|
| 2,9 Karosserie | 03 | 2,4 Fahreigenschaften | 10 |
| Verarbeitung | 03 | Fahrstabilität | 10 |
| Alltagstauglichkeit | 03 | Lenkung | 10 |
| Licht und Sicht | 03 | Bremse | 10 |
| Ein-/Ausstieg | 04 | | |
| Kofferraum-Volumen | 05 | 1,5 Sicherheit | 11 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 05 | Aktive Sicherheit | 11 |
| Kofferraum-Variabilität | 05 | Passive Sicherheit | 11 |
| | | Kindersicherheit | 12 |
| | | Sicherheit ungeschützte Personen | 12 |
| 1,9 Innenraum | 06 | | |
| Bedienung | 06 | 2,9 Umwelt | 12 |
| Multimedia | 07 | Verbrauch | 12 |
| Raumangebot vorn | 07 | Umwelteinfluss | 13 |
| Raumangebot hinten | 07 | | |
| Innenraum-Variabilität | 08 | 4,3 Autokosten | 13 |
| | | Monatliche Gesamtkosten | 13 |
| 1,5 Komfort | 08 | Motorvarianten | 14 |
| Federung | 08 | Eigenschaften des Elektroantriebs | 15 |
| Sitze | 08 | Fahrzeugdaten | 16 |
| Innengeräusch | 09 | Bilder | 17 |
| Klimatisierung | 09 | | |
| | | | |
| 1,0 Antrieb | 09 | | |
| Fahrleistungen | 09 | | |
| Laufkultur | 09 | | |
| Getriebe | 10 | | |

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,9 Karosserie

1,5 Verarbeitung

✓ Die Karosseriequalität ist bemerkenswert gut – es gibt wenig auszusetzen, denn die Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau verbaut. Vielerorts setzen die Koreaner zusätzliche Verkleidungs- und Schutzelemente ein. Auch die Türen fallen satt zu – hier klappert nichts. Die Fronthaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelingen das Öffnen und Schließen der Haube bequem. Unter der Haube lassen sich mancherorts nicht vollständig ummantelte Kabelstränge erkennen – das ist aber nur ein optisches Thema. Ansonsten setzt sich hier der sehr gute Gesamteindruck fort. Den Unterboden hat Genesis in weiten Teilen sehr gut verkleidet, nur im Bereich der Hinterachse und direkt dahinter ist es nicht optimal – jedoch ist das Kritik auf hohem Niveau. Mit seinem edlen Interieur kann der Koreaner seinem Premiumanspruch beanstandungslos gerecht werden: Kunstlederüberzüge, geschäumte Oberflächen, feine Stoffüberzüge, Chrom-Zierrat und Oberflächen in Pianolack soweit das Auge reicht. Selbst in den Türfächern verwenden die Koreaner geschäumte Kunststoffe. Der Bereich oberhalb der Seitenlinie ist vollständig mit Mikrofaser-Stoff verkleidet – das ist nicht nur ein Hingucker, sondern fühlt sich auch toll an. Die Verarbeitungsqualität des Interieurs ist absolut oberklassewürdig: Alles sitzt fest, nichts knarzt und grobe Mängel an Kunststoffkanten müssen sorgfältig gesucht werden.

✗ Den einzigen echten "Makel" am G80 finden wir im Kofferraum: Der obere Bereich des Gepäckabteils ist nicht verkleidet, sondern blitzt lediglich in Form von grundiertem Blech hervor. Es wirkt, als hätte man hier die Verkleidung vergessen zu montieren, denn der Rest des Laderaums ist vollständig mit Stoff eingeschlagen.

3,6 Alltagstauglichkeit

Zur Modellüberarbeitung wurde die ehemals 87,2-kWh-Batterie auf 94,5 kWh vergrößert (Nettowerte), die Nennspannung der HV-Batterie beträgt 500 V. Sie kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden; letzteres an Ladesäulen mit sowohl 400-V-Technologie als auch an üblichen 800-V-Säulen. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker (32 A) und das Ladekabel für die Schuko-Steckdose (12 A) sind dabei. Optional verfügbar ist ein V2L-Adapter, mit dem sich bis zu 3,7 kW für externe Geräte aus der HV-Batterie entnehmen lassen. Einen praktischen Stauraum unter der Fronthaube (Frunk) bietet der Elektro-G80 leider nicht, sodass sämtliche Kabel und Adapter im und unter dem Kofferraum verstaut werden müssen, was die Handhabung im Alltag mit beladenem Gepäckabteil erschwert. Das Laden über 230 V dauert unter Berücksichtigung der zulässigen Dauerstromabgabe von 10 A gut 45 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 mit 11 kW etwa neuneinhalb Stunden. Ein 22-kW-Bordladegerät ist für den G80 nicht zu haben. Dafür ist der La-

deanschluss vorn im Kühlergrill serienmäßig beheizt, was Vereisen im Winter vorbeugt. Deutlich schneller geht das Laden mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann etwa 25 Minuten (unter optimalen Bedingungen). Die von Genesis angegebene maximale Ladeleistung von 187 kW konnte im Test mit knapp 185 kW fast erreicht werden. Allerdings fiel die Ladeleistung nach Erreichen des Maximums bei etwa 55 Prozent Batterieladezustand sukzessive ab und pendelte sich bei 80 Prozent SOC nur noch bei etwa 80 kW ein – dadurch ergibt sich eine durchschnittliche Ladeleistung zwischen 10 und 80 Prozent von nur gut 160 kW. Das ist immer noch ein guter Wert – der Vorgänger konnte hier allerdings sogar knapp 175 kW liefern. Pfißiges Detail: LEDs am Ladeanschluss zeigen den aktuellen Ladestand der Batterie an. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis der ADAC Verbrauchsmessung eine Reichweite von rund 480 km – ein ordentlicher Wert für ein E-Auto. Bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von über 500 km möglich. Wer aber die gebotene Leistung abfordert oder bei kälteren Temperaturen unterwegs ist, wird schon wesentlich eher zum Laden aufgefordert. Dank der Batteriekonditionierung lässt sich die Ladepause aber signifikant verkürzen – aktiviert wird sie entweder automatisch bei Wahl einer Ladesäule als Navigationsziel oder manuell. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens ordentliche 496 kg erlaubt – das reicht für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt – eine Reling gibt es aber nicht.

✗ Die Außenlänge ist zur Modellpflege auf 5,14 m gewachsen, damit ist der Genesis für die Stadt nochmal unhandlicher geworden. Ebenfalls hinderlich ist die Breite von unverändert 2,12 m (inkl. Außenspiegel). Der Wendekreis liegt trotz der optionalen Hinterachslenkung bei 12,5 m – angesichts der Länge und des Radstandes dennoch ein respektabler Wert. Sicher ist der G80 nicht jedermanns erste Wahl bei den Zugfahrzeugen, aber dennoch für den Alltag ärgerlich: Genesis gibt keine Anhäng- oder Stützlasten frei, sodass selbst ein Fahrradträger nicht montiert werden darf. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutterenschlüssel ist nicht erhältlich, ebenso wenig Runflat-Reifen; das Reifenreparaturset gibt es aber serienmäßig.

3,2 Licht und Sicht

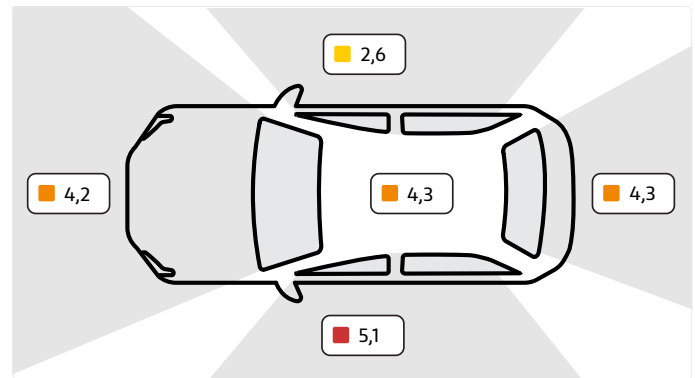
Die Karosserieenden der großen Limousine kann man nicht einsehen, sie lassen sich bestenfalls abschätzen. Zwar ist die Front sehr lang und aufgrund der abfallenden Form die Vorderkante der Haube nicht sichtbar, dafür lassen sich Hindernisse vor dem G80 Electrified gut erkennen. Hinten ist es anders: Die Heckscheibenunterkante sitzt hoch, die Scheibe verläuft zudem sehr schräg und ist durch die Fahrzeuglänge schlicht weit entfernt. Dadurch lassen sich Hindernisse hinter dem Stromer schlecht erahnen, wie auch sein hinteres Ende. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kommt der G80 nicht über ein ausreichendes Resultat hinaus – die voluminösen Dachsäulen sind eine wesentliche Ursache dafür. Die Sicht auf den Verkehr fällt ebenfalls nur befriedigend aus.



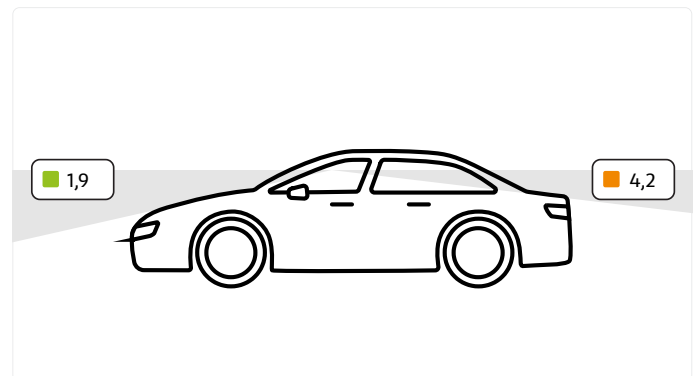
Aufgrund der hoch sitzenden Heckscheibe und den voluminösen Dachsäulen ist die Rundumsicht insbesondere nach hinten erschwert.

✓ Der G80 Electrified ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt automatischer Leuchtweitenregulierung ausgestattet. In der getesteten Premium-Ausstattung ist der dynamische Fernlichtassistent ebenfalls mit an Bord, welcher gezielt andere Verkehrsteilnehmer ausblenden kann. Das Abblendlicht fällt nicht allzu intensiv aus, wird aber gut vom Fernlicht ergänzt. Der Lichtteppich ist etwas inhomogen und die Seiten dürften stärker ausgeleuchtet sein, zumal es kein dediziertes Abbiegelicht gibt. Insgesamt hat man aber mit dem Lichtsystem bei Dunkelheit einen guten Überblick. Wünschenswert bzw. der Fahrzeugklasse angemessen wären eine adaptive Lichtverteilung wie auch Kurvenlicht, welche beide generell nicht verfügbar sind. Löblich: Die Rückleuchten lassen sich so konfigurieren, dass sie auch tagsüber eingeschaltet sind und somit zu einer besseren Sichtbarkeit beitragen. Der Innenspiegel blendet ebenso wie die Außenspiegel serienmäßig automatisch ab. In puncto Parkassistenten ist der Genesis G80 Electrified Premium sehr gut aufgestellt: Serienmäßig ist er mit Parksensoren rundum und einem 360-Grad-Kamera-System ausgestattet. Einen Einparkassistenten wie auch die Remote-Parkfunktion von der Schlüsselfernbedienung aus sind ebenfalls stets mit an Bord. Mit letzterer lässt sich der G80 sowohl vorwärts und rückwärts bewegen als auch quer oder parallel einparken. Der Fahrer muss sich dafür lediglich in der Nähe des Fahrzeugs befinden und die entsprechenden Tasten auf dem Fahrzeugschlüssel betätigen. Beim Rückwärtsfahren projiziert der Genesis zudem Linien auf die Fahrbahn, mit deren Hilfe zum einen der Fahrer insbesondere nachts besser den Fahrweg einsehen kann und zum anderen beispielsweise Passanten hinter dem Fahrzeug gewarnt werden.

✗ 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. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

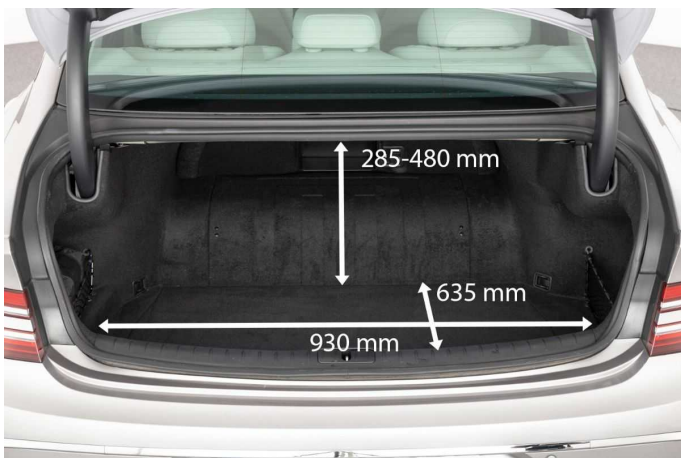
1,8 Ein-/Ausstieg

✓ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türausschnitte und der moderaten Schwellerabmessungen nicht beschwerlich. Vorn muss man sich allerdings relativ weit unter der schrägen A-Säule vorbeiducken – dafür sorgt der serienmäßige Komforteinstieg (Sitz und Lenkrad fahren automatisch aus dem Weg) für genügend Spielraum. Die Rückbank befindet sich merklich hinter dem Radlauf, sodass hier insbesondere beim Ausstieg ein großer Schritt nötig ist. Außerdem fordert der Radlauf ein weites Öffnen der beachtlich langen Fondtüren, sodass in engen Parklücken Obacht geboten ist. Sind die Vordersitze ganz nach unten gefahren, befinden sich die Sitzflächen 46 cm über dem Boden. Die vorderen Türen werden an drei Positionen offengehalten – die Haltekräfte dürften allerdings etwas straffer ausfallen. Optional für die Premium-Ausstattungsline ist das „Komfortpaket Zweite Sitzreihe“. Dieses beinhaltet zum einen elektrisch betätigte Türen im Fond, die sich an jeder beliebigen Position arretieren lassen, und rundum die Soft Close-Funktion: Fallen die Türen nicht komplett zu, werden diese automatisch herangezogen und geschlossen. Auf versenkte Griffe oder andere Spielereien verzichtet Genesis – der G80 wird von außen über intuitiv zu bedienende Bügeltürgriffe geöffnet. Um die Türen von Innen zu öffnen, haben die Koreaner ebenfalls kein Rätsel vorbereitet: Vorn gibt es klassische Laschen in der Türtafel, hinten eine Taste und für den Notfall eine mechanische Entriegelung im Türfach – alles beleuchtet und gut sichtbar. Am Dachhimmel befinden sich drei Haltegriffe: Bis auf den Fahrer darf sich jeder außen Sitzende über einen freuen. Der Genesis hat standesgemäß ein schlüsselloses Schließsystem an Bord, welches

sich allerdings nicht dauerhaft deaktivieren lässt, dafür aber über einen ausreichenden Diebstahlschutz verfügt; weiterführende Informationen unter www.adac.de/keyless. Sensoren zur Bedienung befinden sich an allen vier Türgriffen; das Ver- und Entriegeln auf Basis des Abstands zum Fahrzeug ist nicht möglich. Dafür ist es möglich das Smartphone als Schlüssel (Digital Key 2.0) zu nutzen – das Teilen des Schlüssels mit bis zu drei anderen Nutzern ist über die Genesis Connected Services-App möglich. In der Mittelkonsole befindet sich zudem ein Fingerabdrucksensor. Damit kann man sich authentifizieren und persönliche Einstellungen laden. Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld und seitliche Lampen den Bereich neben den Türen beim Auf- und Absperren. Außerdem gibt es unter jeder Tür ein separates Licht.

3,6 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum des elektrischen G80 fasst insgesamt 345 l. Ein klarer Nachteil ist die starre Rückbank, sodass sich das Volumen nicht erweitern lässt. Etwa vier handelsübliche Getränkekisten lassen sich im Kofferraum verstauen – mehr klappt mit typischen Kästen angesichts der Bodenerhöhung unmittelbar hinter der Rücksitzlehne nicht. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 25 l Stauraum, der sich für kleinere Utensilien wie die Ladekabel gut eignet. Ein weiteres Fach unter der Fronthaube (Frunk) steht nicht zur Verfügung.



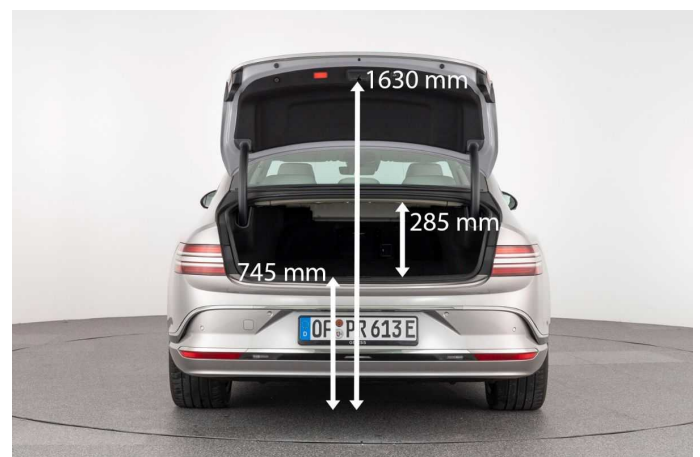
Das Ladevolumen von 345 Litern lässt sich wegen der starren Rückbank nicht erweitern. Weitere 25 l lassen sich aber im Fach unter dem Kofferraumboden unterbringen.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die elektrische Heckklappe gehört zum Serienumfang; ebenso das schlüssellose Zugangssystem, womit zusätzlich berührungslos das Öffnen des Kofferraums möglich ist – hierzu muss sich der Schlüssel wenigstens für drei Sekunden unmittelbar hinter dem Fahrzeug befinden. Für das Schließen des Kofferraums gibt es die entsprechende Taste an der Klappe

sowie eine weitere, welche das anschließende Verriegeln des Fahrzeugs veranlasst. Da der Kofferraumdeckel nach oben und vorn klappt, steht er zunächst nicht im Weg – allerdings sollte man trotzdem auf das abstehende Schloss achten, um sich nicht schmerzhaft den Kopf beim Hineinbeugen in den Laderaum zu stoßen. Die Öffnungshöhe der Klappe lässt sich in zwei Stufen einstellen. Wie bei Limousinen üblich, fällt die Kofferraumöffnung nicht allzu groß aus, was die Nutzbarkeit im Alltag etwas einschränkt – Kombis oder Schräghecklimousinen mit großer Klappe sind hier klar im Vorteil. Weiterhin wird die Nutzbarkeit des Laderaums eingeschränkt durch die hohe Wulst im Ladeboden unmittelbar hinter der Rücksitzlehne und weiterer Utensilien, wie das Warndreieck oder die Ladekabel und Ladeadapter. Zwar kann man einen Teil unter dem Ladeboden verstauen, aber dennoch bei Weitem nicht alles – die Klett-Flächen an den einzelnen Aufbewahrungstaschen verdeutlichen auch, dass sie gern am Teppich im Kofferraum befestigt werden wollen. Die Ladekante liegt mit knapp 75 cm recht hoch über der Fahrbahn, innen stört die rund 15 cm hohe Stufe zwischen Ladekante und Boden. Zwei LED-Lampen erhellen den Stauraum und leuchten ihn angemessen aus.

✗ Es gibt keine 12-V-Steckdose im Kofferraum – diese wäre beispielsweise für den Betrieb einer Kühlbox praktisch.



Serienmäßig öffnet der Kofferraumdeckel elektrisch. Mit knapp 75 cm liegt die Ladekante recht hoch über der Fahrbahn. Ebenfalls ungünstig ist die rund 15 cm hohe Bordwand innen.

4,3 Kofferraum-Variabilität

✗ Umklappbare Rücksitzlehnen sind für den G80 nicht erhältlich – das schränkt die Lademöglichkeiten leider sehr ein. Immerhin gibt es serienmäßig in der Lehne eine kleine Durchladeluke (20 cm x 20 cm) für lange Gegenstände wie Skier. Im Kofferraum sind Verzurrösen verbaut, um Gegenstände zu fixieren; sie befinden sich weit genug unten, so dass ein Bodennetz eingespannt werden kann. Seitlich links und rechts findet man zwei Netze, um kleine Gegenstände unterbringen zu können. Taschenhaken gibt es leider keine.

1,9 Innenraum

1,4 Bedienung

✓ In puncto Bedienung verdient der Genesis ein großes Lob – insbesondere in Zeiten von Touch-Flächen anstelle haptischer Tasten und „cleaner“ Cockpits, welche nur noch von einem zentralen Touch-Display dominiert werden. Tatsächlich überlassen es die Koreaner dem Nutzer selbst zu entscheiden, welche Eingabeform gefällt. So kann das neue zentrale 27-Zoll-OLED-Display („Connected Car Integrated Cockpit“) entweder per Touch-Eingabe bedient werden oder aber mittels Dreh-Drück-Steller in der Mittelkonsole bzw. per Touchpad auf diesem. Das macht Sinn, denn das durchgängige Display-Band erstreckt sich so weit in Richtung Beifahrer, dass der rechte Rand nur müßig erreichbar ist. Unter dem Display in der Mittelkonsole befindet sich eine Touch-Menüleiste für Grundfunktionen, welche zudem noch einen frei programmierbaren Favoritenplatz und zwei Drehregler beherbergt: einen für die Audio-Lautstärke und einen für den Kartenzoom bzw. Senderwechsel. Weitere Kurzwahl-tasten befinden sich unmittelbar vor dem Dreh-Drück-Steller, welcher gut durchdacht positioniert ist. Die Oberfläche des Drehschalters für die Wahl der Fahrstufe ist konkav gestaltet, sodass hier bequem der Handballen aufgelegt werden kann und man mit den Fingerspitzen ergonomisch günstig den Dreh-Drück-Controller erreicht. Das Infotainment lässt sich auf Anhieb intuitiv bedienen, überzeugt durch rasche Reaktionen und eine gut strukturierte Menüführung. Positiv fallen auch die ausführlichen Erklärtexte zu zahlreichen Menüpunkten auf, die einem üblicherweise den Blick in das beigelegte ausführliche Handbuch ersparen. Einen weiteren Pluspunkt erntet der G80 für die separate Klimabedienungseinheit, welche allerdings recht tief in der Mittelkonsole positioniert ist. Einstellungen gehen durch die übersichtliche Ge-

staltung intuitiv von der Hand, allerdings wären hier haptische Tasten zusätzlich zu den „echten“ Drehrädchen für die Temperaturwahl sinnvoll. Immerhin werden Eingaben auf den recht klein geratenen Bedienflächen mit kurzen Vibrationen quittiert. Das Lenkrad glänzt mit einem großen Funktionsumfang aber dennoch übersichtlicher Gestaltung, klar voneinander unterscheidbaren Tasten und einer kleinen Touch-Fläche. So ist die linke Seite vorrangig für die Bedienung der Fahrerassistenzsysteme wie ACC und Lenkassistent bzw. Spurhalteassistent sowie das Fahrerdisplay (Bereich des Zentraldisplays unmittelbar hinter dem Lenkrad) reserviert. Rechts gibt es noch eine Favoritentaste und sonst u. a. die Bedienelemente für das Audiosystem (und Abschaltung der akustischen Geschwindigkeitswarnung). Das Fahrerdisplay gibt kaum Anlass zur Kritik und überzeugt mit einer scharfen Darstellung, Individualisierungsmöglichkeiten und einer guten Ablesbarkeit. Die Helligkeit kann schnell und unkompliziert mittels separater Tasten links neben bzw. schräg hinter dem Lenkrad angepasst werden. Serie beim G80 Premium ist das Head-up-Display, welches ebenfalls mit einer umfangreichen, aber auch übersichtlichen Darstellung besticht. Das Einstellen der passenden Sitz- und Lenkradposition geht gut von der Hand. Pfiffiges Detail: Berührt man die Einstellelemente am Sitz zunächst nur, wird rechts auf dem Zentraldisplay eine Animation davon angezeigt, was bei Betätigung des Elements passieren würde (Option). Außerdem löblich: Der als Drehschalter am Blinkerhebel ausgeführte Lichtschalter ist beleuchtet und es wird zudem eindeutig auf dem Fahrerdisplay die aktuelle Einstellung dargestellt. Leider ist der Wischerhebel dahingehend unbeleuchtet – dafür wird beim Einstellen noch mal der Ist-Zustand auf dem Fahrerdisplay visualisiert. Der serienmäßige Regensensor lässt sich leider nicht deaktivieren.



Großes Lob verdient das gut durchdachte Bedienkonzept. Neben haptischen Tasten gibt es u. a. einen Dreh-Drück-Steller samt Touch-Pad und ein 27 Zoll großes OLED-Touch-Display für die Hauptfunktionen.

1,3 Multimedia

✓ Alles, was an Multimedia-Ausstattung für den G80 Electrified verfügbar ist, wird serienmäßig verbaut. Dazu gehören neben einem Radio samt digitalem Empfang (DAB+) eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und die kabellose Smartphone-Anbindung über Apple CarPlay sowie Android Auto. Genesis verbaut zudem ein sehr potentes Surround-Sound-Audiosystem von Bang & Olufsen mit 17 Lautsprechern und Dolby Atmos-Technologie. Ebenfalls mit dabei ist ein Online-Navigationssystem samt Verkehrsinformationen in Echtzeit. Unverzichtbar bei einem E-Auto und selbstverständlich mit an Bord: Ladesäulen werden automatisch in der Routenplanung berücksichtigt und beim direkten Anvisieren einer Säule, wird rechtzeitig die Batteriekonditionierung eingeschaltet. Letztere Funktion lässt sich auch manuell aktivieren, um Ladestopps so effizient wie möglich zu gestalten. Es gibt vorne und hinten jeweils unter den Mittelarmlehnen je zwei USB-C-Buchsen und vorn zusätzlich noch einen 12-V-Anschluss. Vor der Mittelarmlehne vorn befindet sich die induktive Ladeschale für das Smartphone. Über die Genesis Connected Services-App können via Smartphone Statusinformationen des Fahrzeugs abgerufen (z. B. Ladestand) sowie Funktionen gesteuert werden (z. B. Klimatisierung). Updates erhält der G80 automatisch (OTA), den aktuellen Trend manch anderer Hersteller, nachträglich Funktionen gegen Aufpreis freizuschalten, lassen die Koreaner hingegen aus – es ist schließlich bereits alles dabei. Ebenfalls bodenständig: Es gibt weder ein Beifahrerdis-

play noch Gaming-Funktionen. Zwar hat das Infotainment eine Unterhaltungs-Rubrik, auf Videostreaming-Dienste sind wir im Test jedoch nicht gestoßen. Wünschenswert sind noch ein WLAN-Hotspot sowie ein dediziertes Online-Radio. Streamingdienste wie Amazon-Music oder Soundcloud lassen sich jedoch problemlos integrieren.

1,8 Raumangebot vorn

✓ Der Genesis G80 Electrified stellt seinen Insassen vorn ein ausgezeichnetes Platzangebot zur Verfügung. Sowohl Kopf- als auch Beinfreiheit reichen für gut 1,95 Meter große Menschen. Die Innenbreite ist ebenfalls großzügig. Das Raumgefühl fällt gut aus und wird lediglich durch die hohe Seitenlinie sowie die recht massive Mittelkonsole geschmälert. Insgesamt fühlt man sich geborgen und die konfigurierbare Ambientebeleuchtung (Farbe und Helligkeit) setzt weitere wohnliche Akzente.

3,0 Raumangebot hinten

Der Radstand des überarbeiteten G80 ist um 13 cm verlängert worden. Und wer genau hinschaut, erkennt, dass im Vergleich zum Vorgänger das gesamte Seitenteil samt Türausschnitt angepasst wurde – das ist eine ungewöhnlich tiefgreifende Maßnahme "nur" zur Modellüberarbeitung. Die Koreaner werben damit, dass sich die Platzverhältnisse im Fond dadurch verbessern. Hier können wir nur bedingt zustimmen, zumal es im G80 vorher keinesfalls eng war. Die bereits beim Vorgänger

sehr üppige Beinfreiheit wuchs dank des verlängerten Radstands um gut zehn Zentimeter, sodass diese nun sogar 2,2-m-Menschen genügt (Vordersitze für 1,85 m Personengröße eingestellt). Allerdings hat sich auch der Neigungswinkel der nicht verstellbaren Rücksitzlehne vergrößert, was eine weiter zurückgelehnte Sitzposition zur Folge hat. Im Einklang mit der fallenden Dachlinie reduziert sich dadurch jedoch die Kopffreiheit, sodass spätestens 1,85 m groß Gewachsene mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung gehen – das sind gut fünf Zentimeter weniger als beim Vorgänger. Etwas gewöhnungsbedürftig ist zudem, dass sich die Köpfe der Fondinsassen direkt neben der C-Säule befinden und dass die Füße nicht unter die Vordersitze passen. Dadurch lässt sich der unnatürliche Kniewinkel trotz der großzügigen Beinfreiheit nicht vollständig ausgleichen. Sonst ist der Fond sehr angenehm gestaltet, alles ist weich und die Ambientebeleuchtung setzt angenehme Akzente.



Dank des um 13 cm verlängerten Radstands ist die Beinfreiheit um gut zehn Zentimeter gestiegen und genügt nun für 2,2 m große

1,5 Komfort

1,5 Federung

✓ Der Blick unter den G80 offenbart eine aufwendige Fahrwerkskonstruktion: Vorn werden die Räder von einer Doppelquerlenkerachse samt Stabilisator geführt, wobei das untere Lenkerdreieck aufgetrennt ist. Hinten kommt ein separater Achsträger zum Einsatz, die Hinterräder sind mit diesem über eine aufwendige Mehrlenkerkonstruktion inklusive Stabilisator verbunden. Überraschenderweise setzen die Koreaner keine Luftfedern, sondern klassische Stahlfedern ein. Ein Ass haben die Ingenieure allerdings doch noch aus dem Ärmel gezaubert: Der Genesis G80 Electrified ist serienmäßig mit einem adaptiven Fahrwerksdämpfungssystem ausgestattet. Das System analysiert den aktuellen Fahrzustand (Geschwindigkeit, Beschleunigung, Bremsen) sowie das Profil der Straße (Unebenheiten, Kurven) über die Kamera im oberen Bereich der Windschutzscheibe sowie Sensoren im Fahrzeug und passt abhängig von den erfassten Daten die Dämpfungscharakteristik an. Zudem kann der Fahrer selbst unterschiedliche Kennfelder vorwählen, welche die Limousine entweder komfortabler oder etwas straffer federn lassen. Letztere Eigenschaft ist aller-

Personen. Allerdings hat sich auch der Neigungswinkel der Rücksitzlehne vergrößert, sodass die Kopffreiheit gesunken ist.

3,0 Innenraum-Variabilität

✓ Das Angebot an Ablagen im G80 ist gut. Vorn lassen sich in den Türfächern locker 1-l-Flaschen unterbringen und in der Mittelkonsole ist Platz für zwei Getränkebehälter. Das beflockte Fach unter der Mittelarmlehne hat neben USB-C-Anschlüssen und einer 12-V-Buchse eine UV-C-Beleuchtung bekommen, mit dessen Hilfe sich laut Hersteller Schlüssel und Smartphones desinfizieren lassen. Die induktive Ladeschale für das Smartphone unmittelbar vor der Mittelarmlehne kann man gut erreichen und der Ladestand des Telefons wird an der Schale angezeigt. Fächer unter den Sitzen gibt es zwar nicht, dafür aber einen etwas fragil wirkenden Kartenhalter in der Sonnenblende sowie ein beflocktes Brillenfach in der Deckenkonsolle. Das Handschuhfach ist zwar nicht allzu groß, dafür aber beleuchtet, beflockt und abschließbar. Eine Klimatisierung hat es hingegen nicht zu bieten. Hinten muss man sich mit kleineren Türfächern begnügen, die man ohnehin nicht vollständig befüllen sollte. Dort ist nämlich auch die mechanische Notentriegelung für die Tür. Beide Vordersitze bieten geschlossene Lehnentaschen, Jackenhalter gibt es und ein Ablagefach in der Mittelarmlehne. Dieses ist beflockt, beleuchtet und wartet mit zwei USB-C-Anschlüssen auf. Vorn aus der Mittelarmlehne lassen sich zwei Becherhalter herausfahren. Hat man nicht das Komfortpaket für die zweite Sitzreihe bestellt, fällt das Control-Panel inklusive Dreh-Drücksteller vorn auf der Mittelarmlehne weg. An dessen Stelle befinden sich dann die zwei Becherhalter.

✗ Ansonsten ist der Innenraum nicht variabel, für den elektrischen G80 gibt es keine umklappbare Rücksitzlehne – mehr als eine Durchreiche ist nicht zu haben.

dings nur in Anführungsstrichen zu verstehen, denn selbst im Sport-Modus bleibt noch mehr als ausreichend Restkomfort bestehen. Obwohl das Fahrwerk "nur" mit adaptiven Dämpfern und Stahlfedern arbeitet, ist der Federungskomfort auf einem sehr guten Niveau – auch trotz der schweren 19-Zoll-Räder. Lediglich bei der Überfahrt von Kanten meldet sich die Niederquerschnittsbereifung insbesondere innerorts bei moderatem Tempo. Außerorts überzeugt das Fahrwerk mit gediegenem Komfort bei überraschend geringer Rollbewegung des Aufbaus. Bei höheren Geschwindigkeiten wirkt der Genesis nochmals gelassener und überzeugt mit einem ausgewogenen Federungskomfort – hier wirken sich der lange Radstand und das hohe Gewicht positiv aus. Insbesondere auf der Autobahn ist man sehr entspannt und komfortabel unterwegs – der G80 ist ein souveräner Gleiter.

1,9 Sitze

✓ Fahrer- und Beifahrersitz wie auch die äußeren Sitze im Fond bieten körpergerechte Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung. In puncto Einstellmöglichkeiten vorn

bleiben kaum Wünsche offen: Die elektrische Sitzeinstellung für die Längsposition, Sitzneigung und Lehne samt 4-Wege-Lendenwirbelstütze ist Serie. Optional gibt es das Komfortpaket, welches die Ergo-Motion-Sitze samt Massage- und Memory-Funktion sowie einstellbarer Oberschenkelauflage und Seitenwangenbreite mitbringt. Zusätzlich lässt sich die Sitzfläche relativ zur Lehne in der Höhe einstellen und verschiedene Programme wählen, die u. a. die Sitzhaltung bei der Fahrt korrigieren. Insgesamt wird den vorderen Insassen eine sehr angenehme Sitzposition ermöglicht – ergonomisch gibt es nichts zu klagen und sämtliche Berührungspunkte sind angenehm gepolstert. Nur Komfort-Kopfstützen wären noch das I-Tüpfelchen. In der zweiten Sitzreihe fällt die tendenziell liegende Sitzhaltung auf, die gemeinsam mit dem erhöhten Boden (Batterie im Fahrzeugboden) für einen unnatürlichen Kniewinkel sorgt. Dieser lässt sich nicht allzu gut ausgleichen, denn es gibt nur wenig Platz unter den Vordersitzen für die Füße. Auch bei den Kopfstützen haben wir mehr erwartet, denn diese sind recht hart und lassen sich nur begrenzt anpassen.

✗ Erwartungsgemäß ist der Mittelsitz nicht einmal auf kurzen Etappen zu empfehlen.

1,2 Innengeräusch

✓ Die vorderen Seitenscheiben sind doppelt verglast und sämtliche Radkästen vollständig beflöckelt. Außerdem wirbt der Hersteller damit, dass geräuschreduzierende Maßnahmen an den Motoren, dem Fahrwerk und an der Aerodynamik der Karosserie vorgenommen wurden. Das Ergebnis kann sich hören lassen: Bei 130 km/h liegen nur 62,1 dB(A) Schalldruck im Innenraum an. Damit ist der G80 auf Ohrenhöhe mit einer Mercedes-Benz S-Klasse. Tatsächlich sind die Elektromotoren

1,0 Antrieb

0,8 Fahrleistungen

✓ Der G80 Electrified wirkt erst mal wie eine opulente Luxuslimousine und nicht unbedingt wie ein Sportwagen. Allerdings legt er dessen Fahrleistungen bei Bedarf an den Tag. Denn der Elektro-G80 wird von zwei Motoren angetrieben, jeder leistet bis zu 136 kW (185 PS). Zusammen werfen sie eine Gesamtleistung von 272 kW (370 PS) und ein maximales Drehmoment von 700 Nm in den Ring. Entsprechend standesgemäß ist der Vortrieb, Genesis verspricht glaubhafte 5,1 s von 0 auf 100 km/h und regelt seinen G80 Electrified erst bei 225 km/h ab. Im Alltag und bei moderater Lastabforderung dominiert die E-Maschine im Heck. Bei Bedarf schaltet sich die vordere Maschine zu und alle vier Räder werden angetrieben. Die für Überholmanöver wichtige Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt in sehr schnellen 2,8 s und von 80 auf 120 km/h geht es kaum langsamer in 3,5 s. Beeindruckend und für ein Elektroauto nicht selbstverständlich ist überdies die oberhalb von 120 km/h nachdrückliche Geschwindigkeitszunahme. Der G80 bereitet durchaus Fahrfreude und vermittelt

nahezu überhaupt nicht wahrnehmbar, wie auch sonstige Fahrgeräusche. Am ehesten sind dezente Windgeräusche zu vernehmen, die mit zunehmender Geschwindigkeit weniger dezent werden, aber nie dominant oder gar störend auffallen.

1,2 Klimatisierung

✓ Serienmäßig kommt der G80 Electrified mit einer Drei-Zonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, Lenkradheizung und Standklimatisierung. Lüftungsdüsen im Fond gibt es in der Mitte und unter den Vordersitzen. Neu zur Modellüberarbeitung sind die an die Sitzheizung gekoppelten Armlehnenwärmer – die Temperatur lässt sich im Infotainment anpassen. Die Automatikfunktion der Klimatisierung lässt sich in drei Intensitätsstufen vorwählen und bei Bedarf kann man den „Driver-Only-Modus“ einschalten. Da nicht die gesamte Kabine, sondern nur der unmittelbare Bereich um den Fahrer klimatisiert wird, lässt sich dadurch Energie sparen und damit an Reichweite gewinnen. Außerdem wechselt der G80 im Automatikmodus von allein zwischen Umluft und Frischluft, je nach Temperatureinstellung, Bedienung der Scheibenwaschanlage und äußeren Umständen. Steht beispielsweise eine Tunnelfahrt an, schließt der Koreaner die Fenster und aktiviert den Umluftmodus. Bestandteil des Komfortpakets sind die belüfteten Sitze vorn. Hinten ist generell keine Sitzbelüftung lieferbar, dafür aber eine Sitzheizung (Komfortpaket Zweite Sitzreihe). Ebenfalls Bestandteil des Pakets sind die elektrisch ausfahrbaren Rollos hinten, denn abgedunkelte Scheiben für den Fond für mehr Privatsphäre und Sonnenschutz gibt es nicht.

✗ Die Luftmenge aus den Luftdüsen kann man nicht unabhängig von der Strömungsrichtung variieren, weil die separaten Drehrädchen fehlen – das entspricht nicht der Erwartungshaltung in dieser Fahrzeugklasse.

trotz seines stattlichen Leergewichts von 2,4 t nie das Gefühl untermotorisiert zu sein.

1,3 Laufkultur

✓ Hyundai als Konzernmutter von Genesis baut schon viele Jahre Elektroautos und hat entsprechend viel Erfahrung gesammelt. Wie zu erwarten hat der G80 Electrified ein sehr ausgereiftes Elektromotorsystem mitbekommen, das nahezu vibrationsfrei und geräuschlos zu Werke geht. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, sie geben ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen selbst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen kaum nach. Auffällig im Testwagen war ein leichtes Zittern von der Hinterachse her auf der Autobahn. Zugegeben: Bei einer derart ruhigen und komfortablen Atmosphäre spürt und hört man regelrecht die Flöhe husten. Etwas gewöhnungsbedürftig ist die gewollt gedämpfte Charakteristik des Antriebs: Abruptes Gas wird sanft in Vortrieb umgesetzt. Nimmt man abrupt das Gas weg, wird recht langsam die Leistung reduziert und die erwartete Verzögerung lässt zunächst auf sich warten. Im Sport-Modus ist das Ansprechen etwas direkter.

1,0 Getriebe

✓ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Elektro-G80 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Entsprechend gibt es auch keine Schaltrücke oder Zugkraftunterbrechungen. Beim Zwischenspur mit starker Beschleunigung spürt man jedoch, dass der vordere Antriebsmotor mit kurzer Verzögerung zugeschaltet wird, um die volle Leistung zur Verfügung zu stellen. Im Eco-Modus wird der Antrieb generell gedrosselt und vorrangig auf den hinteren Motor beschränkt, wohingegen im Sport-Modus permanent beide Achsen angetrieben werden. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell, nur wenn man noch leicht rollt, landet man auch mal

kurzerhand im Leerlauf. An der Bedienung über den handtellergroßen Drehregler auf der Mittelkonsole gibt es wenig auszusetzen. Dosieren lässt sich der Antrieb aus dem Stand heraus tadellos, was man beim engen Rangieren oder im Stau zu schätzen weiß. Die Rekuperationsleistung der Elektromotoren kann man in sechs Stufen variieren – justiert wird die Funktion praktisch über die Paddel am Lenkrad. Von komplett ausgeschalteter Rekuperation (segeln) über drei fest eingestellte Stufen, One-Pedal-Drive und einer automatischen Einstellung, bietet Genesis ein großes Spektrum an – hier sollte für jeden Fahrstil das Passende dabei sein. Letztere Variante adaptiert die Bremswirkung in Abhängigkeit anderer Verkehrsteilnehmer und bei Bedarf kann sogar zusätzlich Kartenmaterial einbezogen werden. Die Autohold-Funktion ist Serie und die Taste dafür befindet sich gut erreichbar in der Mittelkonsole.

2,4 Fahreigenschaften

2,0 Fahrstabilität

✓ Der G80 Electrified legt im ADAC Autotest und insbesondere im Ausweichtest ein Maß an Fahrdynamik an den Tag, das man von der gut 2,4 t schweren Limousine gar nicht erwartet hätte. Hier zahlen sich die aufwendige Fahrwerkskonstruktion und das gekonnt abgestimmte Fahrwerk aus. Sicher profitiert der Genesis auch von der sportlich ausgelegten 19-Zoll-Mischbereifung mit Michelin Pilot Sport 4-Pneus. Bestimmt vorrangig dem Zuwachs an Fahrzeuglänge geschuldet, aber auch der Agilität zuträglich: Erstmals bietet Genesis den G80 optional mit Hinterachslenkung an, welche im Testwagen verbaut ist. Den ADAC Ausweichtest meistert der G80 Electrified vollkommen problemlos und bei Bedarf auch verblüffend schnell. Hinter dem Steuer vergisst man regelrecht, wie schwer der G80 ist, denn das Einlenken geschieht überraschend agil. Nur das Heck wird bei beherztem Richtungswechsel etwas lose. Das ESP regelt hier effektiv im Hintergrund, sodass man nur dezent korrigieren muss. Die Abstimmung des ESP gemeinsam mit der Hinterachslenkung ist insgesamt gut gelungen und toleriert ein gewisses Maß an Schwimmwinkel, welches bei weitem nicht kritisch ist, aber für manch einen dennoch u. U. ungewohnt ist. Auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert der Koreaner einwandfrei – das ESP unterstützt den Richtungswechsel subtil und stabilisiert das Fahrzeug hervorragend. Auch die Aufbaubewegungen fallen überraschend gering aus – wohl gemerkt kommen beim G80 keinerlei aktive Hilfsmittel á la Wankausgleich o. Ä. zum Einsatz. Die Traktion ist dank des Allradantriebs und der fein regelnden Traktionskontrolle an Vorder- und Hinterachse tadellos. Nur der Geradeauslauf passt nicht ganz zum Charakter – er ist gut, allerdings fiel uns eine gewisse Anfälligkeit für Fahrbahnquerneigung auf.

2,1 Lenkung

✓ Die Lenkung des G80 Electrified ist, wie bei luxuriösen Limousinen üblich, recht leichtgängig. Unter dieser Auslegung leidet die Rückmeldung etwas, denn insgesamt wirkt die Lenkung etwas entkoppelt und synthetisch. Über die Fahrmodi kann das Lenkgefühl dezent angepasst werden, die Grundcharakteristik bleibt aber und passt gut zum G80. An der Präzision gibt es kaum etwas auszusetzen, Lenkbefehle werden spontan in Richtungsänderungen umgesetzt, sodass sich die lange Limousine recht präzise über kurvige Landstraßen scheuchen lässt. Um die Neutrallage herum ist die Lenkung etwas undefiniert und neigt etwas zum Kleben – das dürfte im Alltag aber eher eine untergeordnete Rolle spielen. Der Lenkaufwand beim Rangieren fällt erfreulich gering aus: 2,3 Umdrehungen benötigt man von Anschlag zu Anschlag.

3,0 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Elektro-Koreaner 36,3 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) – ein durchschnittliches Ergebnis. Bei moderaten Bremsungen sind das Ansprechen und die Dosierbarkeit gelungen, der synthetische Druckpunkt passt gut. Das Pedalgefühl kann in drei Stufen eingestellt werden (nur im Stand). Standard ist der Comfort-Modus, in Sport fühlt sich das Pedal etwas härter an – im Chauffeur-Modus ist es entsprechend weicher. Die Rekuperation und die mechanischen Radbremsen sind gut aufeinander abgestimmt. Bei plötzlichem starken Bremsen geht zunächst einiges an Pedalkraft in die Pedal-Dämpfung verloren, was zu einem kurzen Schreckmoment führen kann, wenn man dieses Verhalten nicht erwartet. Außerdem regelt das ABS ausgesprochen feinfühlig.

1,5 Sicherheit






1,4 Aktive Sicherheit













✓ Für die Ausstattungslinie Premium gibt es in Sachen Fahrerassistenz keine Optionen – alles ist bereits Serie. Standesgemäß hat der G80 neben zahlreichen Sicherheitsfunktionen (u. a. Notbremsassistent mit Kamera und Frontradar, Querverkehrserkennung und Notbremsung beim Rückwärtsfahren, Ausstiegswarnung, Ausweichassistent, Spurwechselassistent und Abbiegeassistent) auch einiges an Systemen zu bieten, die das Bestreiten langer Strecken sehr angenehm gestalten. Natürlich dabei ist ein Geschwindigkeitsbegrenzer und Abstandsregeltempomat (ACC) – beide Systeme übernehmen auf Tastendruck das von der Verkehrszeichenerkennung registrierte Limit automatisch. Hinzukommend kann das ACC das Tempo an die vorausliegenden Streckengegebenheiten anpassen und nach dem Stillstand per kurzem Tastendruck oder Impuls am Gaspedal wieder anfahren. Serie beim Basis-G80 ist bereits der Autobahnassistent 1 mit Spurführungsfunktion. Beim Premium gibt es den Autobahnassistent 2, welcher neben einer optimierten Funktionsqualität zusätzlich u. a. die Spurwechselautomatik beinhaltet. Hierzu muss lediglich der Blinker angeklippt werden und der G80 hilft aktiv beim Spurwechsel – die Verantwortung für das Fahrmanöver trägt aber weiterhin selbstverständlich der Fahrer. Der Zustand des Systems bzw. die Bereitschaft für einen Spurwechsel kann man sowohl im Fahrerdisplay als auch im Head-up-Display erkennen. Die meisten Systeme lassen sich zudem im Infotainment recht detailliert konfigurieren und Zusatzfunktionen aktivieren, wie z. B. beim Abbiegen das Einblenden des Kamerabilds des Außenspiegels mit Perspektive nach schräg hinten in das Fahrerdisplay, was zur Reduzierung des toten Winkels beiträgt. Zu kritisieren haben wir hinsichtlich der Funktionsqualität nichts – nur einen Abstandswarner wie auch Notfallassistenten vermissen wir.

✗ Da sich die Taste der elektrischen Feststellbremse links vom Fahrer im Armaturenbrett befindet, hat der Beifahrer im Notfall keine Möglichkeit von seinem Platz aus das Fahrzeug zum Stehen zu bringen.




Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren

-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Spurwechselautomatik
-  Ausweichassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

-  Abstandswarnung
-  Tempomat
-  Notfallassistent

1,2 Passive Sicherheit

✓ Der Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm bescheinigt dem Genesis G80 einen sehr guten Insassenschutz, der mit 91 Prozent der Punkte bewertet wird (Stand 05/2021); dieses Ergebnis gilt auch für die Elektrovariante und hat seine Gültigkeit trotz der Modellüberarbeitung behalten. Die Limousine ist mit zehn Airbags ausgerüstet, dazu zählen auch Seitenairbags hinten, ein Knieairbag für den Fahrer sowie ein Zentralairbag zwischen Fahrer und Beifahrer – das ist beachtlich. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und schützen selbst rund zwei Meter große Personen. Hinten reichen die Kopfstützen lediglich bis knapp 1,70 m Körpergröße, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel gering, sodass auch größere Insassen ausreichend geschützt sind. Die Insassen vorn wie hinten werden über eine Sitzbelegungserkennung aktiv ermahnt, sich anzugurten. Es gibt vier Reflektoren, sodass offene Türen auch bei Dunkelheit besser erkannt werden können. An der Heckklappe ist sogar ein rotes Licht, welches ebenfalls bei Dunkelheit für eine bessere Sichtbarkeit sorgt. In einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) werden prophylaktisch durch Straffen der Gurte mögliche Unfallfolgen reduziert. Bei einem Unfall

versucht die serienmäßige Multikollisionsbremse eine Folgekollision nach dem ersten Aufprall zu vermeiden bzw. mögliche Folgen durch Tempoabbau zu reduzieren. Im Notfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Obwohl der Testwagen im Fond elektrische Türen verbaut hat, müssen die hinteren Insassen im Notfall nicht darum bangen, Schwierigkeiten beim Aussteigen zu haben: Die mechanische Notentriegelung der Türen befindet sich gut sichtbar in den beleuchteten Türfächern.

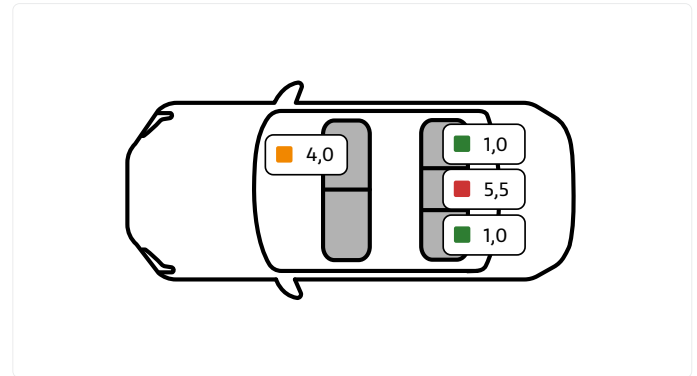
✗ Die mittlere Kopfstütze im Fond hat lediglich eine eingeschränkte Höhe und daher eine geringere Schutzwirkung. Warndreieck und Verbandkasten haben keinen gesonderten Platz. Unter dem Kofferraumboden könnte man sie ablegen, dann wären sie aber gerade bei vollem Ladeabteil schlecht erreichbar und man bräuchte einen anderen Ablageort für die Ladekabel. Alternativ lassen sich die Utensilien in den Seitenfächern des Kofferraums unterbringen bzw. per Klett am Teppich befestigen – noch besser wäre ein fester Platz, beispielsweise in der Heckklappe.

2,0 Kindersicherheit

✓ Mit 87 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP auch dem überarbeiteten G80 Electrified eine gute Kindersicherheit (Test: 05/2021). Insgesamt lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig im Koreaner installieren. 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. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis mit Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes dank des gewachsenen Radstands nicht eingeschränkt. Dennoch empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz. Vom Fahrerplatz aus lässt sich die Kindersicherung beider Fondtüren (Türgriff innen und Fenster) gemeinsam bedienen. Der G80 ist mit einem System ausgestattet, welches zehn Minuten nach dem Verriegeln

den Innenraum auf Bewegungen prüft. Werden Bewegungen erkannt, schlägt der Genesis u. a. mittels Hupe Alarm, um so auf möglicherweise im Fahrzeug vergessene Kinder aufmerksam zu machen.

✗ Auf dem Beifahrersitz kann man universelle wie auch hohe Kindersitze mit dem Gurt gut und lagestabil befestigen. Isofix-Halterungen gibt es hingegen nicht und Sitzerrhöhungen sind laut Hersteller ebenfalls nicht zulässig. Auf dem mittleren Rücksitzplatz fehlen ebenfalls Isofix-Halterungen. Universelle Sitze sind dort zwar erlaubt, allerdings ist eine stabile Befestigung ob der ungünstigen Gurtanlenkpunkte dort nicht ratsam.



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

2,6 Sicherheit ungeschützte Personen

Beim Fußgängerschutz schneidet der G80 Electrified ordentlich ab und erhält beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm 77 Prozent der möglichen Punkte (Test: 05/2021). Die seitlichen und unteren Scheibenrahmen sowie insbesondere die Vorderkante der Motorhaube sind zu unnachgiebig und bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Personen. Obwohl Genesis eine aktive Motorhaube verbaut, ist das Verletzungsrisiko für den Oberkörperbereich erhöht.

✓ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt neben Fußgängern auch Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern.

2,9 Umwelt

2,8 Verbrauch

Mit gemessenen 21,3 kWh pro 100 km fällt der Stromverbrauch im ADAC Autotest durchschnittlich aus. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW). Um die netto 94,5 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 102,8 kWh benötigt. Knapp neun Prozent mehr Strom werden für den Ladevorgang also benötigt, als nutzbar in der Batterie landen. Ein wesentlicher Verursacher für die Verluste ist das Bordladegerät, welches den Wechsel- in Gleichstrom wandeln und das Spannungsniveau anpassen muss. Der Genesis kann trotz der

enormen Motorleistung aber auch recht sparsam unterwegs sein, solange man nicht allzu viel Antriebsleistung beim Beschleunigen oder bei hohem Tempo auf der Autobahn abrufen. Die Effizienzmaßnahmen, wie z. B. das Deaktivieren der vorderen Antriebsmaschine bei geringer Lastanforderung, zahlen sich dann aus. Wie die meisten Elektroautos ist der G80 Electrified im urbanen Bereich am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von weit über 500 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Lokal entstehen am elektrischen Genesis keine Schadstoffe – diese fallen jedoch bei der Stromerzeugung in den Kraftwerken an.

3,4 Umwelteinfluss

Der G80 ist eine Luxuslimousine der oberen Mittelklasse, entsprechend groß fällt der Platzbedarf aus: Knapp 9,9 m² Verkehrsfläche braucht der Stromer. Zum Vergleich: Ein Hyundai Inster mit ebenfalls vier vollwertigen Sitzplätzen verschlingt lediglich 6,2 m² kostbare Fläche. Das Leergewicht jenseits der zwei Tonnen trägt auch nicht grade positiv zum Umwelteinfluss bei: Neben einem erhöhten Energiebedarf beim Be-

schleunigen aufgrund der Masse (Kraft = Masse x Beschleunigung), belastet das Gewicht die Straßeninfrastruktur. Dank des E-Antriebs kann zwar ein Teil der Bewegungsenergie wieder zurückgewonnen werden (Rekuperation), allerdings muss diese Bremsenergie auch auf die Straße gebracht werden, was Reifenverschleiß zur Folge hat. In puncto Geräuschemission ist der G80 mit einem Vorbeifahrgeräusch von 67 dB(A) aufs Dezibel genau auf Augenhöhe mit einem BMW 520i, der mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet ist.

4,3 Autokosten

4,3 Monatliche Gesamtkosten

✗ Mindestens 75.000 Euro werden für den Basis-G80 Electrified fällig. 79.100 Euro sind es für die getestete Top-Ausstattungsline Premium (beides exklusive Bereitstellungs-pauschale). Freilich ist das ein gehöriger Batzen Geld – allerdings sollte man sich auf der anderen Seite auch vergegenwärtigen, was man dafür bekommt. Denn der G80 bringt bereits serienmäßig viele Details mit, die sich manch ein Konkurrent in der oberen Mittelklasse extra bezahlen lässt. Beim Genesis ist die Aufpreisliste überschaubar. Neben optischen Gesichtspunkten (Metalliclackierung, Bremssattelfärbung, Gestaltung des Innenraums inklusive Wahl zwischen Leder und Nappaleder) gibt es optional die Hinterachslenkung (1.250 Euro), das Komfortpaket für die erste Reihe (1.990 Euro), das Komfortpaket für den Fond (2.960 Euro) und den V2L-Adapter (340 Euro). Der voll ausgestattete Testwagen reißt nur knapp die 90.000 Euro-Grenze. Steuer fällt in Deutschland für den elektrischen Genesis bis 2035 keine an, danach wären es (nach aktuellem Stand) überschaubare 86 Euro jährlich. Dafür schlägt

die Versicherung ordentlich zu Buche: In der Haftpflicht ist der G80 recht hoch in die Typklasse 21 eingestuft. Für die Teilkasko wird die happige Typklasse 28 angesetzt und bei der Vollkasko sogar die 31. In den ersten fünf Jahren bzw. 75.000 km muss man sich über den Service und Wartungskosten keine Gedanken machen – diese sind kostenlos mit dabei. Und falls doch ein größerer Defekt auftritt, gibt Genesis ebenfalls fünf Jahre Garantie auf das Fahrzeug, sogar ohne Kilometerbeschränkungen. Auf den Lack gibt es ebenfalls fünf Jahre und gegen Durchrostung sogar zwölf Jahre. Langfristig gesehen ist jedoch die Batterie der potenziell größte Kostenfaktor; auf diese gibt es acht Jahre bis 160.000 km Garantie. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent des Neuzustands unterschreitet. Basierend auf der im Autotest ermittelten Reichweite von 482 km muss man also einen Abfall der Reichweite auf rund 337 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. Der Kunde kann aber auch dabei mithelfen, das übermäßige Altern der Batterie zu verhindern, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | G80 Electrified AWD |
|--------------------------------------------|---------------------|
| Aufbau/Türen | ST/4 |
| Leistung [kW (PS)] | 272 (370) |
| Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW] | 45 |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 700/- |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 225 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP) | 18,1 kWh |
| Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto) | 94,5 (n) |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP) | 0 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 21/31/28 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 86 |
| Preis [Euro] | 75.000 |

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

| | |
|-----------------------------------|---------------------------|
| Maximale Leistung | 272 kW (370 PS) |
| Dauerleistung laut Fahrzeugschein | 90 kW |
| Maximales Drehmoment | 700 Nm |
| Getriebe | 1-Gang-Reduktionsgetriebe |

Batterie

| | |
|----------------------------------------|---------------------------|
| Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar | n.b. / 94,5 kWh |
| Komplette Vollladung mit Ladeverlusten | 102,8 kWh |
| Typ/Nennspannung | Lithium-Ionen / 500 V |
| Garantie / garantierte Kapazität | 8 Jahre, 160.000 km, 70 % |

Lademöglichkeiten

| Steckertyp / Anschluss | Ausstattung | Ladestrom | Ladeleistung | Ladezeit |
|---------------------------------------|-------------|-----------|----------------------------------|-----------------------------|
| Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V | Serie | 6 - 10 A | 1,3 - 2,3 kW | 79 - 44,5 h |
| Typ 2 / einphasig, 230 V | Serie | - | - | - |
| Typ 2 / dreiphasig, 230 V | Serie | 6 - 16 A | 4,1 - 11 kW | 25 - 9,5 h |
| DC schnell / CCS | - | - | bis zu 187 kW (Herstellerangabe) | 25 min (10 - 80% Ladestand) |

Ladekabel / Anschluss

| | |
|---------------------------------|--------|
| Schuko / einphasig, 230 V, 12 A | Serie |
| Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A | Serie |
| V2L / Typ2 auf Schuko, | Option |

Rekuperation

| | |
|-----------------------------------------------------------|---------------------|
| Stufen/Einstellung | 6/Paddel am Lenkrad |
| Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive) | Ja |
| Adaptive Rekuperation | Ja |

Klimatisierung

| | |
|------------------------------------------|-------|
| Wärmepumpe | Serie |
| Standklimatisierung | Ja |
| Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung | Ja/Ja |

Anzeigen während Ladevorgang

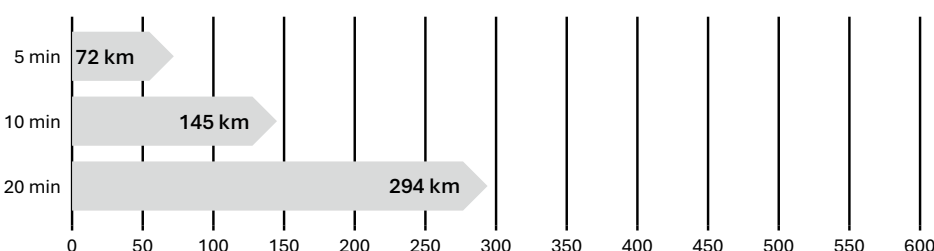
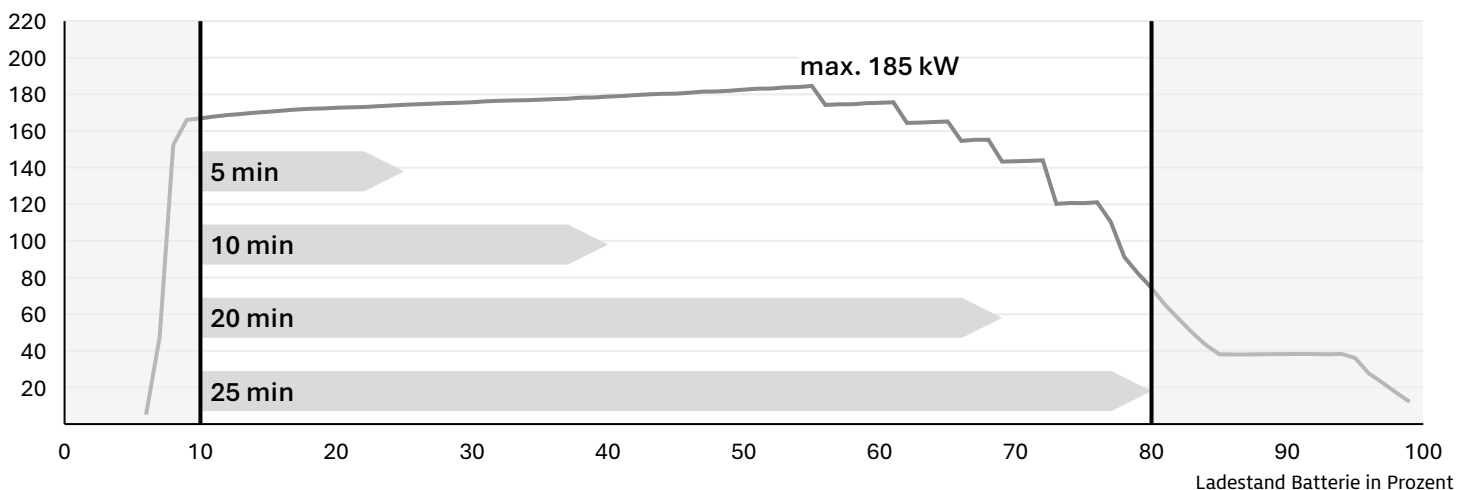
| | |
|--------------------------------------|---------|
| Ladestand in Prozent / Restkilometer | Ja/Ja |
| Restdauer / Uhrzeit bis geladen | Ja/Nein |
| Momentane Ladeleistung | Ja |
| Ladeanzeige von außen sichtbar | Ja |

Laden

| | |
|------------------------------------------------------------|------------------------|
| Maximaler Ladestand wählbar | Ja |
| Begrenzbare Ladeleistung AC/DC | Ja/Ja |
| Ladeklappe verriegelt | Ja |
| Entriegelung | aufsperrn, Menü, Taste |
| Ladekabel | Ladeanschluss |
| Bidirektionales Laden | V2L bis zu 3,7 kW |
| Batteriekonditionierung | Ja |
| Statusanzeige | Ja |
| Batteriekonditionierung | Nein |
| Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit | Nein |
| Anzeige Ladesäulendetails | Ja |
| Auswahl | Ja / Ja |
| Ladesäulenanbieter/Plug&Charge | Ja / Nein |
| Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar | Ja / Nein |

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



| Ladevorgang 10-80 %* | |
|-------------------------|-------------------------------|
| Ø Ladeleistung | 161,3 kW |
| Ladedauer | 00:25 |
| Nachgeladene Reichweite | 348 km |
| Nachgeladen in* | kWh / Reichweite / SOC |
| 5 min | 14,2 kWh / 72 km / 25 % |
| 10 min | 28,5 kWh / 145 km / 40 % |
| 20 min | 57,7 kWh / 294 km / 69 % |

*ADAC Messung

Herstellerangaben

| | |
|-----------------------------------|---------------------------|
| Leistung | 272 kW/370 PS |
| Maximales Drehmoment | 700 Nm |
| Kraftübertragung | Allrad |
| Getriebeart | 1-Gang-Reduktionsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 225 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 5,1 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 18,1 kWh |
| CO ₂ -Ausstoß | 0 g/km |
| Stirnfläche/cW-Wert | n.b. |
| Klimaanlage Kältemittel | 1234yf |
| Reifengröße (Serie) vorne | 245/45 R19 |
| Reifengröße (Serie) hinten | 275/40 R19 |
| Länge/Breite/Höhe | 5.135/1.925/1.480 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.410/490 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 354/- l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | - |
| Stützlast/Dachlast | -/100 kg |
| Batteriekapazität (brutto/netto) | -/94,5 kWh |
| Garantie Allgemein/Rost | 5 Jahre/Produktionsort |
| Produktionsort | Südkorea, Ulsan |

ADAC Messwerte

| | |
|-------------------------------------|------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h | 2,8 s |
| Überholvorgang 80-120 km/h | 3,5 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,3 m |
| Reifengröße vorne | 245/45 ZR 19 102Y |
| Reifengröße hinten | 275/40 ZR 19 105Y |
| Reifen | Michelin Pilot Sport 4 |
| Wendekreis (li./re.) | 12,5 / 12,3 m |
| Autotest-Verbrauch | 21,3 kWh/100 km |
| Reichweite | 482 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 62,1 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.120 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.404/496 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 345/345 l |

Kosten

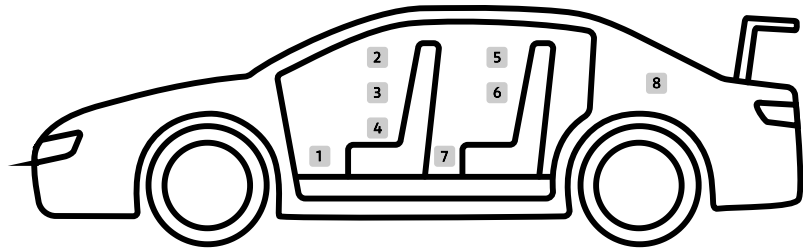
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

| | |
|-----------------------------------|-------------|
| Betriebskosten | 137 Euro |
| Fixkosten | 309 Euro |
| Werkstattkosten | 150 Euro |
| Wertverlust | 870 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 1.466 Euro |
| Steuer pro Jahr | 86 Euro |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 21/31/28 |
| Basispreis getestete Variante | 79.100 Euro |

Informationen zum Testfahrzeug

| | |
|----------------------------------------|---------------------------------|
| Pressefahrzeug | EZ 02.06.2025 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 90.360 Euro |
| Kilometerstand bei Testbeginn | 15.338 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |
| Softwarestand | Fahrzeugsystem Version: 24.11.0 |

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,96 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 1,95 m Person
- 3 Innenbreite vorn 149 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 46 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,82 m Person
- 6 Innenbreite hinten 146 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,20 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 345 - 345 L



↑ Stehhöhe 2,02 m
↑ Fahrzeughöhe 1,48 m

Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

| | |
|------------------------------|---------------|
| Adaptives Fahrwerk | Serie |
| Scheinwerfer LED | Serie |
| Abbiege-/Kurvenlicht | - |
| Fahrlicht-/Wischerautomatik | Serie |
| Fernlichtassistent | Serie |
| statisch/dynamisch | - |
| Tempomat/Limiter/ACC | -/Serie/Serie |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | Serie |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | Serie |
| Head-up-Display | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie |
| Elektrische Heckklappe | Serie |

Sicherheit

| | |
|----------------------------|-------|
| Seitenairbags vorn/hinten | - |
| Kopfairbags vorn/hinten | Serie |
| Zentralairbag | Serie |
| Spurwechselwarnung | Serie |
| Ausstiegswarnung | Serie |
| Querverkehrswarnung hinten | Serie |

Innen

| | |
|------------------------------------------|---------------------------|
| Navigationssystem | Serie |
| USB vorn/hinten | Serie |
| Apple CarPlay / Android Auto | Serie |
| Induktive Ladeschale | Serie |
| Klimaanlage/-automatik | Serie |
| Standheizung/-klimatisierung | Serie |
| Elektr. Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Autom. abblend. | Serie |
| Innen-/Außenspiegel | - |
| Außenspiegel elektr. anklappbar | Serie |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Elektr. Sitze vorn links/rechts | Serie |
| Lordosenstütze links/rechts | Serie |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie/2.960 Euro° (Paket) |
| Lenkradheizung | Serie |
| Rücksitzlehne geteilt klappbar | - |
| Ambientebeleuchtung vorn/hinten | Serie |

Außen

| | |
|------------------------------|---|
| Anhängerkupplung | - |
| Metalllackierung | - |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | - |

Testurteil

| | |
|-----------------------------------|-------------|
| Autotest (ohne Autokosten) | 2,0 |
| Autokosten | 4,3 |
| KATEGORIE | NOTE |
| Karosserie | 2,9 |
| Verarbeitung | 1,5 |
| Alltagstauglichkeit | 3,6 |
| Licht und Sicht | 3,2 |
| Ein-/Ausstieg | 1,8 |
| Kofferraum-Volumen | 3,6 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 3,1 |
| Kofferraum-Variabilität | 4,3 |
| Innenraum | 1,9 |
| Bedienung | 1,4 |
| Multimedia | 1,3 |
| Raumangebot vorn | 1,8 |
| Raumangebot hinten | 3,0 |
| Innenraum-Variabilität | 3,0 |
| Komfort | 1,5 |
| Federung | 1,5 |
| Sitze | 1,9 |
| Innengeräusch | 1,2 |
| Klimatisierung | 1,2 |
| Antrieb | 1,0 |
| Fahrleistungen | 0,8 |
| Laufkultur | 1,3 |
| Getriebe | 1,0 |
| Fahreigenschaften | 2,4 |
| Fahrstabilität | 2,0 |
| Lenkung | 2,1 |
| Bremse | 3,0 |
| Sicherheit | 1,5 |
| Aktive Sicherheit | 1,4 |
| Passive Sicherheit | 1,2 |
| Kindersicherheit | 2,0 |
| Sicherheit ungeschützte Personen | 2,6 |
| Umwelt | 2,9 |
| Verbrauch | 2,8 |
| Umwelteinfluss | 3,4 |

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

Bildergalerie

