



Genesis G80 Electrified AWD

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse
(272 kW / 370 PS)

Ein gutes Image und einen angesehenen Ruf aufzubauen, ist ein schwieriges Unterfangen. Hyundai und KIA haben das über viele Jahre in Europa gemacht und sich inzwischen gutes Ansehen und Respekt erarbeitet. Das hat viel Mühe, Geld und Durchhaltevermögen gekostet, zahlt sich jetzt aber aus. Nun will es Hyundai nochmal wissen und eine eigene Luxusmarke unter dem Label Genesis etablieren. Kein leichtes Unterfangen, ist die Konkurrenz mit altherwürdigen Marken wie Mercedes, Audi und BMW doch stark und die Ansprüche der Kunden umso höher.

Obwohl die Verkäufe der Genesis-Modelle noch in homöopathischen Dosen erfolgen, bringt Hyundai tapfer ein neues Modell nach dem anderen auf den Markt. Bis auf einen Plugin-Antrieb decken sie alle gängigen Antriebsformen ab, vom Benziner über den Diesel bis zum reinen Elektroantrieb. Dabei setzen sie (mit einer Ausnahme) auf die konventionellen Plattformen und verbauen dort ihre fortschrittliche 800-V-Technik. Entsprechend flott gelingt das Laden, sind die Batterien doch nach rund 20 Minuten wieder zu mindestens 80 Prozent geladen. Noch flotter sind die Beschleunigungen, keines der Elektromodelle benötigt über fünf Sekunden von 0 auf 100 km/h und erst oberhalb von 200 km/h wird dem Vortrieb Einhalt geboten. Diese Werte treffen auch auf den G80 Electrified im Test zu, der neben einem ausgereiften und ungemein kräftigen Antrieb auch einen angenehmen Fahrkomfort und eine beachtliche Agilität mitbringt - die aufwendige Fahrwerkskonstruktion zahlt sich aus. Im Innenraum bemüht sich Genesis um gute Verarbeitung und hochwertige Materialien - der Koreaner braucht sich vor seinen europäischen Konkurrenten nicht verstecken, ist inzwischen in einigen Details nobler gemacht als die direkten Konkurrenten von Mercedes oder BMW. Auch aufgrund seiner langen Garantien ist der elektrische Genesis G80 durchaus eine Alternative, wenngleich eine teure Empfehlung - wobei die Konkurrenz teils noch teurer ist. **Konkurrenten:** u.a. BMW i5, Mercedes EQE, VW ID.7.

- +** hochwertiger Innenraum, sehr kräftiger und kultivierter Antrieb, komfortables und ausgesprochen agiles Fahrwerk, umfangreiche Service- und Garantieleistungen
- keine Anhängelast/Stützlast zulässig, Optionen teils in teuren Paketen, Innenraum ohne Variabilität

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,8**

AUTOKOSTEN **4,9**

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,6
	Langstrecke	1,8
	Transport	4,7
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,3

Ecotest ★★★★★☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ An der Karosseriequalität gibt es wenig anzusetzen, denn die Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Fronthaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelingen das Öffnen und Schließen der Haube bequem. Den Unterboden hat Genesis in weiten Teilen sehr gut verkleidet, nur im Bereich der Hinterachse und direkt dahinter ist es nicht optimal - da gibt es besseres bei Elektroautos, jedoch ist das Kritik auf hohem Niveau. Die Fahrwerkskonstruktion insbesondere hinten ist beeindruckend aufwendig, die Resultate im Bereich der Fahrdynamik entsprechend hervorragend. Mit seinem edlen Interieur kann der Koreaner seinem Premiumanspruch durchaus gerecht werden. Das Armaturen-

brett ist mit Kunstleder bezogen, Armaturentafel, Sitze und Mittelarmlehne mit farblich abgesetzten Steppnähten versehen, zudem finden sich großflächige Einsätze aus offenporigem Echtholz. Der Dachhimmel wirkt wertig, sämtliche Dachsäulenverkleidungen sind mit Stoff überzogen und selbst die Sonnenblenden sind gepolstert. Nur der labbrige Kartenhalter an der Fahrersonnenblende mag so gar nicht zum sonst soliden Interieur passen. Die Verarbeitung wiederum ist einwandfrei, es klappert oder knarzt nichts. Für mehr Wohlbefinden im Fahrzeug sorgt bei Dunkelheit die in Farbe und Intensität konfigurierbare Ambientebeleuchtung vorn und hinten.

3,8 Alltagstauglichkeit

Die 87,2-kWh-Batterie (netto) des G80 Electrified kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker und das Ladekabel für die Schuko-Steckdose sind dabei. Die Kabel können unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Einen praktischen Stauraum unter der Fronthaube (Frunk) bietet der Elektro-G80 leider nicht.

Das Laden über 230 V dauert etwa 43 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa neun Stunden bei 11 kW und bis zu dreizehn Stunden bei 7,4 kW. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann etwa 21 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 200 kW Ladeleistung bietet (unter optimalen Bedingungen). Die von Genesis angegebene maximale Ladeleistung von 187 kW konnte mit knapp 186 kW fast erreicht werden. Bis etwa 80 Prozent Batterieladestand (SOC) liegt die Ladeleistung konstant über 165 kW, was ein richtig guter Wert ist. Die durchschnittliche Ladeleistung zwischen 10 und 80 Prozent liegt sogar bei knapp 175 kW.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs

eine Reichweite von rund 445 km. Bei Innerortsfahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von 500 km möglich. Wer aber die gebotene Leistung ausnutzt oder bei kälteren Temperaturen unterwegs ist, wird schon nach 300 km zum Laden aufgefordert.

Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens überschaubare 442 kg erlaubt - das reicht immerhin für vier Erwachsene und etwas Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt.

⊖ Die Außenlänge von 5,01 m ist für die Stadt hinderlich, ebenso die Breite von 2,12 m (inkl. Außenspiegel). Der Wendekreis liegt bei 12,5 m und ist angesichts der Länge und des Radstandes durchaus respektabel, zumal der G80 ohne Hinterachslenkung auskommen muss. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutterenschlüssel ist nicht erhältlich ebenso wenig Runflat-Reifen; das Reifenreparaturset gibt es serienmäßig.



Die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

3,1 Licht und Sicht

Die Karosserieenden der großen Limousine kann man nicht einsehen, sie lassen sich bestenfalls abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kommt der G80 Electrified nicht über ein ausreichendes Resultat hinaus. Aufgrund der voluminösen Dachsäulen wird die Sicht nach außen insgesamt deutlich eingeschränkt. Darüber hinaus lassen sich niedrige Hindernisse nahe hinter dem Fahrzeug kaum entdecken. Der Innenspiegel

blendet ebenso wie die Außenspiegel serienmäßig automatisch ab.

⊕ Der G80 Electrified ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt statischem Fernlichtassistenten ausgestattet. Der Testwagen hat das optionale LED-Lichtsystem mit adaptiver Lichtverteilung und dynamischem Fernlichtassistenten an Bord, ein Abbiege- oder Kurvenlicht vermisst man allerdings auch dann. Das Abblendlicht des Matrix-System sorgt nachts für eine helle und homogene Fahrbahnausleuchtung, das Fernlicht dürfte in Anbetracht der Fahrzeugklasse aber weiter und heller strahlen.

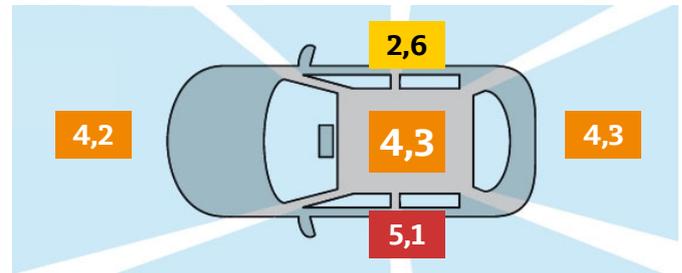
In puncto Parkassistenten ist der Genesis ordentlich aufgestellt: Bereits ab Werk ist er mit Parksensoren rundum ausgestattet, gegen Aufpreis erhält man einen Parkassistenten mit Fernbedienung im Schlüssel. Damit lässt sich G80 vorwärts und rückwärts bewegen, der Fahrer muss sich dafür lediglich in der Nähe des Fahrzeugs befinden und die entsprechenden Tasten auf dem Fahrzeugschlüssel betätigen. Ebenso sind vier Kameras verbaut, die ein 360-Grad-Kamerabild im Infotainmentmonitor ermöglichen.

⊖ 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.

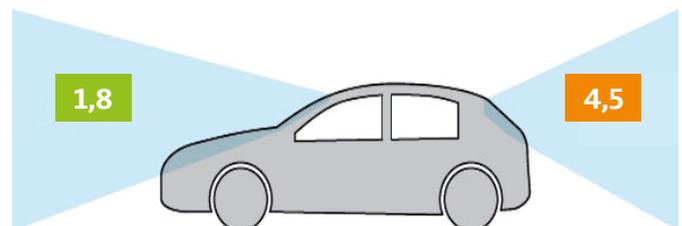
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der moderaten Schwellerabmessungen nicht beschwerlich. Die Sitze sind bei der Elektrovariante etwas höher als beim Benziner positioniert; sind die Vordersitze ganz nach unten gefahren, befinden sich die Sitzflächen 46 cm über dem Boden. Praktisch: Ist die Komfortausstiegsfunktion aktiviert, fährt der Fahrersitz beim Öffnen ein Stück nach hinten und erleichtert dadurch den Ausstieg. Für das anschließende Einsteigen bleiben die Sitze in dieser Position. Hinten ist der Zustieg weniger komfortabel. Die Sitzbank ist etwas tief angeordnet und es stören darüber hinaus die abfallende Dachlinie, der große Radlauf und der breite Schweller. Die Türen werden vorn

wie hinten an jeweils drei Positionen offen gehalten. Am Dachhimmel finden sich drei Haltegriffe für alle außen Sitzenden, nur der Fahrer muss ohne einen eigenen Griff auskommen.

Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld und seitliche Lampen den Bereich neben den Türen beim Auf- und Absperren sowie per Tastendruck auf der Fernbedienung – das ist sehr praktisch.

3,6 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum unterscheidet sich beim elektrischen G80 von dem der reinen Verbrenner-Varianten. So hat man am Boden zur Rücksitzlehne hin eine Erhöhung, die Volumen kostet. Der Gepäckraum des elektrischen G80 fasst insgesamt 350 l. Ein klarer Nachteil ist die starre Rückbank, so dass sich das Volumen nicht erweitern lässt. Etwa vier handelsübliche Getränke-kisten lassen sich im Kofferraum verstauen - mehr klappt mit typischen Kästen angesichts der Bodenerhöhung nicht. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 25 l Stauraum, der sich für kleinere Utensilien wie die Ladekabel gut eignet. Ein



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum der elektrisierten Version um 30 l kleiner als beim herkömmlich angetriebenen Pendant.

weiteres Fach unter der Fronthaube, ein sogenannter Frunk, steht nicht zur Verfügung.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

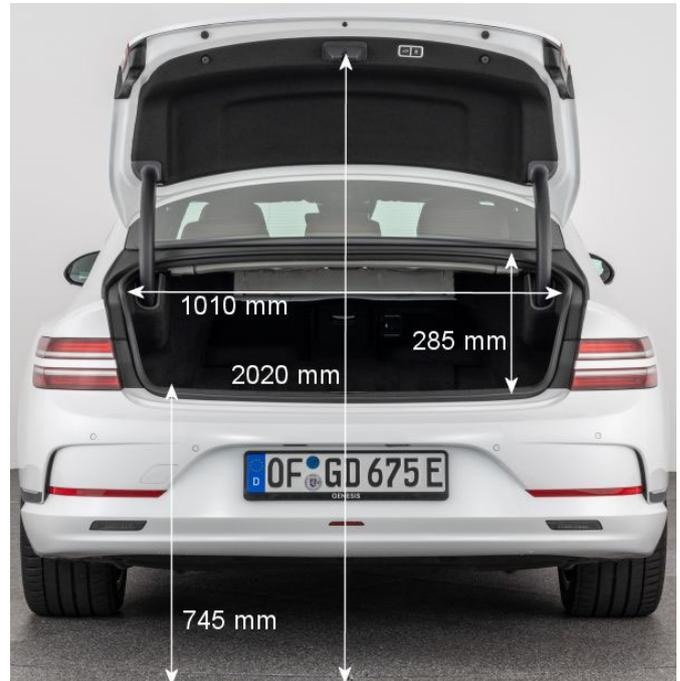
Die elektrische Heckklappe gehört zum Serienumfang; ebenso das schlüssellose Zugangssystem, womit zusätzlich das berührungslose Öffnen und Schließen des Kofferraums möglich ist - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Da der Kofferraumdeckel nach oben und nach vorn klappt, steht er nicht im Weg - allerdings sollte man trotzdem auf das abstehende Schloss achten, um sich nicht schmerzhaft den Kopf zu stoßen. 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.

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 durchaus praktisch.

4,3 Kofferraum-Variabilität

⊖ Umklappbare Rücksitzlehnen sind für den G80 nicht erhältlich - das schränkt die Lademöglichkeiten leider sehr ein. Immerhin gibt es serienmäßig eine Durchladeluke in der Lehne für lange Gegenstände wie Skier. Im Kofferraum sind vier Verzurrösen verbaut, um Gegenstände zu fixieren; sie



Die schmale und wenig tiefe Laderaumöffnung macht das Be- und Entladen zu einer recht mühsamen Angelegenheit.

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. Auch unter dem Kofferraumboden hat man einen kleinen weiteren Stauraum. Taschenhaken gibt es leider keine.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Die im Alltag häufiger genutzten Funktionen lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits leicht bedienen. Einen klassischen Getriebewählhebel gibt es nicht mehr, hier wird über ein handtellergroßes Drehrad die Fahrstufe ausgewählt. Die meisten Schalter sind recht groß und klar beschriftet (Symbole oder in Englisch) sowie im Blickfeld des Fahrers. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Einstellung von Sitzen (elektrisch, Memory-Funktion für Fahrerseite optional) und Lenkrad (ebenfalls elektrisch) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand, lediglich die Touchfunktionen bei der Klimabedienung für beispielweise Gebläsestufe oder Sitzheizung/-lüftung erfordern Treffsicherheit. Erfreulicherweise verfügt der G80 Electrified aber über eine separate Klimabedieneinheit. Die Fahrzeugeinstellungen



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

können größtenteils über den breiten 14,5-Zoll-Monitor vorgenommen werden, die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten recht umfangreich, nach einer gewissen Eingewöhnung aber beherrschbar. Genesis verbaut noch zahlreiche Tasten im Cockpit, um bestimmte Funktionen direkt ansteuern zu können – die Kurzwahltasten für die Infotainment-Funktionen werden allerdings, aufgrund der Platzierung, zunächst der Klimabedienung zugeordnet und sind recht weit vom Display entfernt. Der Hauptbildschirm ist hoch positioniert und mit verständlicher Menüführung versehen. Der rechte Bereich des Displays ist durch die Displaybreite allerdings für den Fahrer schlecht erreichbar. Die Bedienung erfolgt per Touch oder über den Dreh-Drück-Steller samt Touchpad, der allerdings teilweise in die Mittelkonsole eingelassen ist und sich dadurch schlecht greifen beziehungs-

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Fast alles, was es an Multimedia-Ausstattung für den G80 Electrified verfügbar ist, wird serienmäßig verbaut. Dazu gehört neben einem Radio mit digitalem Empfang (DAB+) eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine Online-Sprachsteuerung sowie ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Über die Genesis Connected App können via Smartphone Statusinformationen des Fahrzeugs abgerufen (z.B. Ladestand) sowie Funktionen gesteuert werden (z.B. Klimatisierung). Die Smartphone-Anbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist ebenfalls möglich, leider allerdings lediglich per Kabel – kabellos ist dies im Alltag

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Der Genesis G80 Electrified stellt seinen Insassen vorn ein ausgezeichnetes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für etwa 2,05 m große Personen genügen. Die

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Auf den Rücksitzen sind die Platzverhältnisse weniger großzügig als vorn, was aber in erster Linie an der flacheren Dachlinie liegt. Denn während die Beinfreiheit selbst für knapp 2,10 m große Menschen ausreichen würde (Vordersitze für 1,85 m Personengröße eingestellt), gehen die Insassen hinten schon ab etwa 1,90 m Körpergröße auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene üppig, für drei ausgewachsene Personen wird es aber unbequem. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie fühlen sich manche Mitfahrer etwas eingeengt.

weise bedienen lässt. Gegen Aufpreis ist der G80 Electrified mit einem 12,3-Zoll-Kombiinstrument inklusive 3D-Effekt (Testwagenausstattung) ausgestattet. Können die auf den Fahrer gerichteten Kameras die jeweilige Blickrichtung erkennen, aktiviert die digitale Anzeige den 3D-Effekt, ansonsten werden die Instrumente in 2D dargestellt. Die angezeigten Informationen machen einen hochwertigen Eindruck und sind schön anzuschauen; sie sind zudem bei Tag wie Nacht einwandfrei ablesbar.

⊖ Die elektrische Feststellbremse wird links hinter dem Lenkrad aktiviert und ist im Notfall für den Beifahrer schlecht erreichbar. Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, da die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind.

deutlich praktischer. Genesis verbaut serienmäßig ein umfangreiches Surround-Sound-Lautsprechersystem von Lexicon mit immerhin 17 Lautsprechern, das einen sehr guten Klang bietet. Es gibt zahlreiche USB-Anschlüsse und 12-V-Steckdosen, verteilt von vorn bis hinten - aber nicht im Kofferraum. Die praktische induktive Ladeschale gibt es bei der Elektro-Variante serienmäßig. Updates fürs Auto und Infotainment sind Over-the-Air möglich. Gegen Aufpreis erhält man die Funktion ferngesteuertes Parken, welche man über den Fahrzeugschlüssel steuern kann.

Innenbreite ist ebenfalls großzügig. Das Raumgefühl fällt gut aus und wird lediglich durch die hohe Seitenlinie sowie den breiten Mitteltunnel geschmälert.



Im Fond finden selbst Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

3,0 Innenraum-Variabilität

Das Angebot an Ablagen vorn ist gut, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter, ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne und ein kleineres Fach in der Mittelkonsole mit induktiver Ladefunktion für Handys – leider ist es nicht optimal zugänglich, weshalb man das Smartphone nur umständlich herausbekommt. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man vergebens.

Hinten muss man sich mit kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und geschlossenen Lehnentaschen arrangieren. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber abschließbar, beleuchtet und mit feinem Filz ausgeschlagen.

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

1,7 KOMFORT

1,3 Federung

Der Genesis G80 Electrified ist serienmäßig mit einem adaptiven Fahrwerksdämpfungssystem ausgestattet. Das System analysiert den Zustand sowie das Profil der Straße – auch durch die Kamera im oberen Bereich der Windschutzscheibe hinsichtlich eventueller Straßenschäden – und passt abhängig von den erfassten Daten die Dämpfungscharakteristik an. Zudem kann der Fahrer selbst unterschiedliche Kennfelder vorwählen, die die Limousine entweder komfortabler oder straffer ansprechen lassen.

⊕ Der Blick unter den G80 offenbart eine aufwendige Fahrwerkskonstruktion an Vorder- und Hinterachse. Das bringt nicht nur für die Fahrdynamik Vorteile, auch der

Federungskomfort weiß sehr zu gefallen - und das "nur" mit adaptiven Dämpfern und ohne Luftfederung. Trotz der großen und schweren 19-Zoll-Räder mit Niederquerschnitt am Testwagen werden selbst innerorts, also bei niedrigeren Geschwindigkeiten, Unebenheiten vom Fahrwerk gut geschluckt und dringen nur deutlich gedämpft zu den Insassen durch. 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 gelassen und komfortabel unterwegs - perfekt passend zum souveränen Elektroantrieb.

2,0 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten gute Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung. Die elektrische Sitzeinstellung für Längsposition, Sitzneigung und Lehne samt 4-Wege-Lendenwirbelstütze ist Serie. Optional gibt es für den Fahrersitz eine Memory-Funktion sowie für beide Vordersitze eine Massage-Funktion. In diesem Paket sind auch verlängerbare Beinauflagen sowie einstellbare Sitzwangen- und Sitzflächenbreiten für beide vorderen Plätze enthalten. Im

Sport-Modus sowie bei Geschwindigkeiten ab 130 km/h werden dann die Seitenpolster automatisch straffer, um den Seitenhalt zu erhöhen (Funktion abschaltbar).

In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze ordentlich konturiert, allzu viel Seitenhalt darf man aber wie üblich nicht erwarten. Selbst Erwachsene können dort über längere Zeit bequem sitzen, auch wenn der Kniewinkel etwas spitz ausfällt.

1,6 Innengeräusch

⊕ Der Testwagen ist mit dem optionalen Executive Paket ausgestattet. Das umfasst zusätzlich zur Doppelverglasung vorn auch die geräuschkämmende Eigenschaft für die hinteren Scheiben. Die aufwendige Dämmung wirkt, im G80 Electrified ist man ruhig und entspannt unterwegs. Bei 130 km/h liegen nur 64,1 dB(A) Schalldruck im Innenraum an, bei Telefonaten über Freisprecheinrichtung sind für den

Gesprächspartner die Fahrgeräusche kaum zu hören. Die Elektromotoren sind sehr leise, auch die sonstigen Fahrgeräusche fallen nicht auf. Am ehesten sind dezente Windgeräusche zu vernehmen, die mit zunehmender Geschwindigkeit weniger dezent werden, aber nie dominant oder gar störend auffallen.

1,8 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig kommt der G80 Electrified mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn und Standklima-

tisierung. Die Automatikfunktion der Klimatisierung lässt sich in drei Intensitätsstufen vorwählen. Nicht nur die Temperatur,

sondern auch die Luftmengen können für Fahrer und Beifahrer getrennt geregelt werden. Gegen Aufpreis gibt es eine dritte Klimazone für den Fond, Lenkradheizung, Sitzheizung hinten sowie Sitzlüftung für Fahrer- und Beifahrersitz. Ebenso gegen Aufpreis erhält man Rollos für die hinteren Türen (manuell) und die Heckscheibe (elektrisch).

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

1,0 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

⊕ Der G80 Electrified wirkt erst mal wie eine opulente Luxuslimousine - aber 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 4,9 s von 0 auf 100 km/h und regelt seinen G80 Electrified erst

bei 225 km/h ab.

Die Messwerte bestätigen die versprochene hohe Leistung, von 15 auf 30 km/h beschleunigt der Elektrowagen in nur 0,6 s. Die für Überholmanöver wichtige Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt in 2,6 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 3,3 s und damit kaum langsamer. Und das trotz eines Testgewichts von knapp 2,6 t (inkl. 200 kg Beladung). Beeindruckend und für ein Elektroauto nicht selbstverständlich ist überdies die oberhalb von 120 km/h nachdrückliche Geschwindigkeitszunahme.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Hyundai als Konzernmutter von Genesis baut schon viele Jahre Elektroautos und hat entsprechend lange Erfahrungen gesammelt. Wie zu erwarten hat der G80 Electrified ein sehr ausgereiftes Elektromotorsystem mitbekommen, das 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. Beim Zwischenspur mit starker Beschleunigung spürt man jedoch, dass der vordere Antriebsmotor mit kurzer Verzögerung zugeschaltet wird - der wird zum Strom sparen beim ruhigen Dahinfahren ansonsten in Standby geschickt.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Elektro-G80 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg ziehen die Motoren gleichmäßig und vehement los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An der Bedienung über den handtellergroßen Drehregler auf der Mittelkonsole gibt es wenig auszusetzen. Wenn man vom

klassischen Getriebewählhebel kommt, ist es im ersten Moment ungewohnt - man hat die Funktionalität des Drehreglers aber schnell verinnerlicht und weiß die gute Ergonomie zu schätzen. Die Rekuperationsleistung der Elektromotoren kann man in zahlreichen Stufen variieren und zusätzlich adaptiv in Abhängigkeit anderer Verkehrsteilnehmer regeln lassen. Justiert wird die Funktion über die Schaltpaddel am Lenkrad - eine praktische Lösung. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der G80 Electrified legt im ADAC Autotest und insbesondere im Ausweichtest ein Maß Fahrdynamik an den Tag, das man von der schon unbeladen fast 2,4 t schweren Limousine gar nicht erwartet hätte. Hier zahlt sich die aufwendige Fahrwerkskonstruktion aus, denn der Elektro-G80

schafft die beeindruckenden Leistungen ohne Allradlenkung oder Wankausgleich. Neben dem gekonnt abgestimmten Fahrwerk profitiert der Genesis auch von der sportlich ausgelegten 19-Zoll-Mischbereifung mit Michelin Pilot Sport 4. Den ADAC Ausweichtest meistert der G80 Electrified

vollkommen problemlos und bei Bedarf auch verblüffend schnell. Das ESP regelt effektiv im Hintergrund. Der Geradeauslauf ist gut, die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls einwandfrei, und auch bei einem kritischen Fahrmanöver verhält sich das Fahrzeug sicher. Die Traktion ist dank des Allradantriebs und der fein regelnden Traktionskontrolle an Vorder- und Hinterachse hervorragend.

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung des G80 Electrified ist wie bei luxuriösen Limousinen üblich vergleichsweise leichtgängig. Unter dieser Auslegung leidet die Rückmeldung etwas, insgesamt wirkt die Lenkung etwas entkoppelt und synthetisch. An der Präzision gibt es hingegen nichts auszusetzen, Lenkbefehle werden spontan in Richtungsänderungen umgesetzt, so dass sich die lange Limousine präzise über kurvige Landstraßen scheuchen lässt. Die direkte Übersetzung der Progressivlenkung (2,3 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) trägt ebenfalls dazu bei.

2,5 Bremse

⊕ Genesis baut in den Elektro-G80 eine leistungsstarke Bremsanlage ein - bei fast 2,4 t Leergewicht auch nötig. Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Elektro-Koreaner 35,0 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Bei moderaten Bremsungen sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei und unauffällig. Die Rekuperation und die Radbremsen sind gut aufeinander abgestimmt. Bei plötzlichem starken Bremsen setzt die starke Verzögerung allerdings leicht verzögert ein, was zu einem kurzen Schreckmoment führen kann, wenn man dieses Verhalten nicht erwartet. Letztlich ist es nicht schlimm, wie die guten Bremswerte zeigen - jedoch sollte man es kennen. Hier gibt es bessere Elektroautos, auch aus dem Hause Hyundai.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Genesis stattet den G80 Electrified mit zahlreichen Assistenten aus. Stets dabei ist ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremsystem warnt effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Ebenfalls Serie sind ein Spurhalteassistent, ein Totwinkelwarner, eine Verkehrszeichenerkennung sowie eine Müdigkeitserkennung, die mit Kameras im Kombiinstrument den Fahrer beobachtet und beispielsweise ermahnt, den Blick nach vorn auf die Straße zu richten.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Gegen Aufpreis ergänzen ein Head-up-Display, eine Notbremsfunktion beim rückwärts Einparken, die Querverkehrerkennung beim rückwärts Ausparken, ein Kreuzungsassistent sowie eine Spurwechselautomatik die aktive Sicherheitsausstattung des Elektro-G80.

1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ 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. Die Limousine ist mit zehn Airbags ausgerüstet, dazu zählen auch Seitenairbags hinten, ein Knieairbag für den Fahrer sowie ein Zentralairbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und schützen selbst zwei Meter große Personen. Hinten reichen die Kopfstützen lediglich bis 1,70 m Körpergröße, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel gering, so dass auch größerer Insassen ausreichend geschützt sind. Die Insassen vorn wie hinten werden über Sitzbelegungserkennung aktiv ermahnt, sich anzugurten. Es gibt vier passive Reflektoren, so dass offene Türen auch bei Dunkelheit besser erkannt werden können. In einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) werden durch Straffen

2,0 Kindersicherheit

⊕ Mit 87 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem G80 Electrified eine gute Kindersicherheit (Test: 05/2021). Allgemein eignet sich der Koreaner gut für die Montage von Kindersitzen. 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, leider sind sie unter dem Polster angebracht und dort schlecht erreichbar. 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 geringfügig eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer 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.

2,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der G80 Electrified ordentlich ab und erhält beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm

Ein direkt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord. Bei einer Notbremsung macht das Fahrzeug den nachfolgenden Verkehr mit blinkenden Bremslichtern aufmerksam, ab Stillstand wird anschließend der Warnblinker aktiviert.

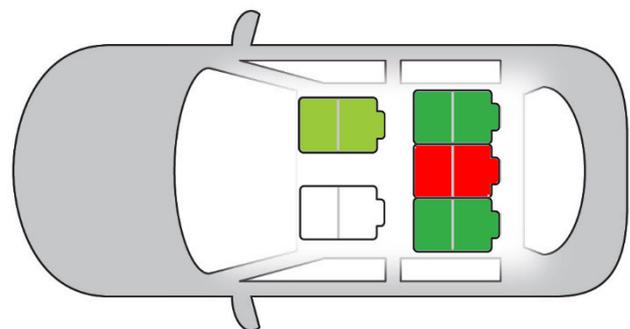
der Gurte mögliche Unfallfolgen reduziert. Bei einem Unfall versucht die serienmäßige Multikollisionsbremse, eine Folgekollision nach dem ersten Aufprall zu vermeiden. Im Notfall oder manuell ausgelöst wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Die mittlere Kopfstütze im Fond hat lediglich eine eingeschränkte Höhe und daher eine geringere Schutzwirkung. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil schlecht erreichbar. In den Ecken des Gepäckabteils sind vier Verzurrösen verbaut, so dass man dort ein Bodennetz einspannen kann - allerdings scheinen diese aus Kunststoff und machen keinen besonders stabilen Eindruck.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Die Schließkraft an der elektrischen Heckklappe ist zu stark, hier besteht ein Einklemmsisiko.

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)

77 Prozent der möglichen Punkte (Test: 05/2021). Spezielle Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube sind nicht

verbaut. Die seitlichen Scheibenrahmen sowie insbesondere die Vorderkante der Motorhaube sind zu unnachgiebig und bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Personen.

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

verringern. Bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten wird ein künstliches Geräusch erzeugt, um auf den ansonsten sehr leisen Elektro-G80 aufmerksam zu machen. Die Rückfahrcheinwerfer projizieren gestrichelte Linien auf den Boden hinter das Fahrzeug, sodass beispielsweise bei Dunkelheit für Passanten der Rückfahrweg ersichtlich ist.

1,9 UMWELT/ECOTEST

1,3 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest konnte der G80 Electrified einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 21,8 kWh pro 100 km erzielen. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW); um die netto 87,2 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 97,7 kWh benötigt.

Der Genesis kann trotz der enormen Motorleistung verhältnismäßig sparsam unterwegs sein, so lange man die hohen möglichen Geschwindigkeiten meidet. Die Effizienzmaßnahmen zahlen sich offenbar aus. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den großen Elektro-G80 eine Reichweite von 445

km. Aus den 21,8 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 109 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 47 Punkte. Wie die meisten Elektroautos ist der G80 Electrified im urbanen Bereich am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von 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.

2,4 Schadstoffe

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

einem Stromverbrauch von 21,8 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 89 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Elektro-G80 im Bereich Schadstoffe 36 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der Genesis für ein derart schweres und kräftiges Auto aber gut da, weil er 83 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sternen.

4,9 AUTOKOSTEN

4,9 Monatliche Gesamtkosten

⊖ 73.580 Euro - das ist der Basispreis für den G80 Electrified AWD in der einzig verfügbaren Ausstattung Luxury. Ein hoher Preis, der sich allerdings beim Blick in die Ausstattungsliste etwas relativiert. Denn der Elektro-G80 bringt viele Details mit, die sich manche Konkurrenten in der oberen Mittelklasse extra bezahlen lassen. Es empfiehlt sich zwei Pakete zu nehmen, das Innovationspaket und das Komfortpaket, weil dort in dieser Klasse eigentlich erwartete Ausstattungen zusammengefasst sind.

Steuer fällt in Deutschland bis 2030 keine an (danach 80 Euro pro Jahr), dafür ist die Versicherung richtig teuer (Typenklassen: Haftpflicht 21, Teilkasko 28, Vollkasko 31). Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar

ausfallen (in den ersten Jahren sind sie außerdem inklusive), es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine klassischen Motorölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment der Motoren ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Maßgeblich hängen die langfristigen Kosten von der Haltbarkeit der Batterie ab; Genesis gibt auf das ganze Auto fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung - gerade für Vielfahrer ist das ein sehr attraktives Angebot. Auf die Batterie 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 Ecotest ermittelten Reichweite von 445 km muss man einen Abfall der Reichweite auf rund 382 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. Genesis hat ein aufwendiges Thermomanagement verbaut, das die Batterien in einem möglichst optimalen

Temperaturfenster halten soll und so die Batteriealterung minimiert. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt.

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]	9,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> • Sitzplätze • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] • Dachlast/Anhängelast [kg] 	1,9 Plätze 150/150/150 43/0
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,63
Herstellungsland	Südkorea
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/km]	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	n.b.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	272 kW (370 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	90 kW
maximales Drehmoment	700 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	21,8 kWh/100km/447 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./87,2 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	97,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	6/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie 12% "Niedriger Akkustand - Bitte suchen Sie eine Ladestation in der Nähe auf" Batt. orange, 6% "Sofort Batterie laden, Motorleistung begrenzt", 0% Schildkröte

Leistungsreduzierung	n.b.
----------------------	------

LADEMÖGLICHKEITEN

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

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

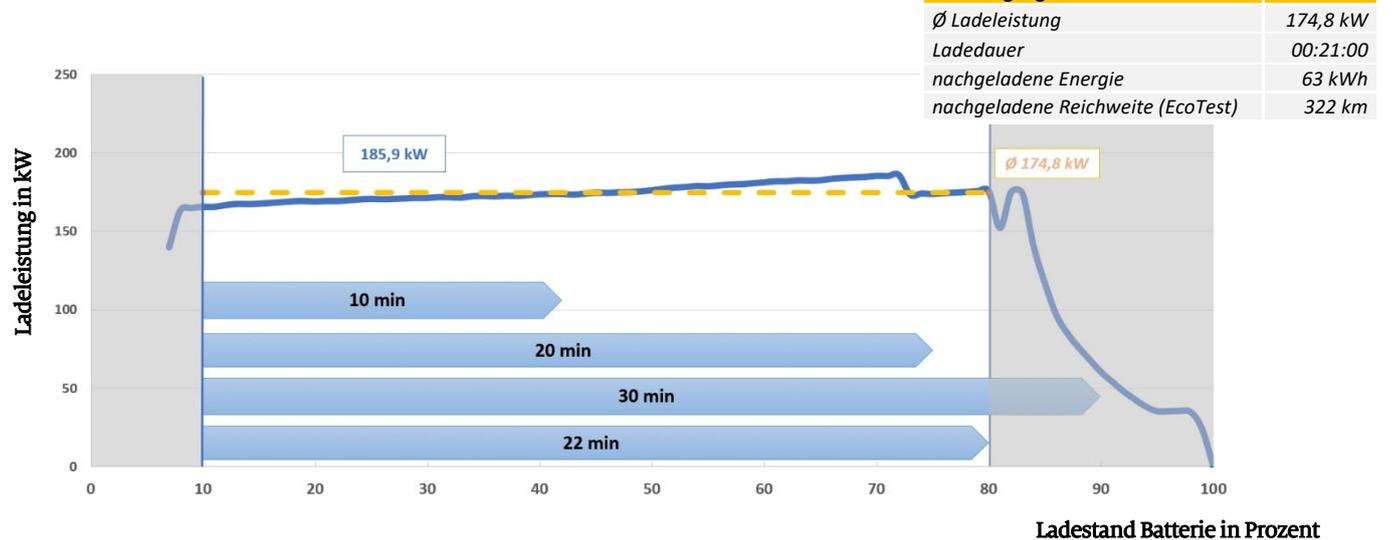
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (in 3 Blöcken am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	75 - 42,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	75 - 13 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	24 - 9 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 240 kW	-

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor jeweils vorn und hinten	
Leistung	272 kW/370 PS
Maximales Drehmoment	700 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,1 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R19/275/40 R19
Länge/Breite/Höhe	5.005/1.925/1.470 mm
Leergewicht/Zuladung	2.325/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	354 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/100 kg
Batteriekapazität (Netto)	87,2 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/n.b.
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	245/45 ZR19 102Y/275/40 ZR19 105Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	12,5/12,3 m
Ecotest-Verbrauch	21,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 109 g/km)
Reichweite	445 km
Innengeräusch 130 km/h	64,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	2.328/442 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350 l/-/-

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

Betriebskosten	142 Euro	Werkstattkosten	150 Euro
Fixkosten	205 Euro	Wertverlust	800 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1297 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/31/28		
Basispreis G80 Electrified AWD	73.580 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.02.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	85.480 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.375 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/4.200 Euro° (Paket)
Head-up-Display	4.200 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/5.850 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	1.380 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	-

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 879 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

AUTOKOSTEN

4,9

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

Stand: März 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer