

MAZBLATT

GENESIS ELECTRIFIED GV70 / BMW IX3

Länge 00:07:38

Zusammenfassung

Zwei Mittelklasse-SUVs mit Elektromotor im direkten Vergleich. Der Newcomer Genesis Electrified GV 70 versucht mit überlegener Ladetechnik dem Platzhirsch BMW den Rang abzulaufen

Social Media Teaser

O-Töne

Name	Funktion
Christof Johann	Autoexperte

Musik

Titel	Interpret	Komponist	Labelcode
-------	-----------	-----------	-----------

Musik Info

Musik in diesem Beitrag GEMA-frei

Text

00:00:00:00

Teaser-Bilder dynamisch auf Musik

00:00:08:07

Moderation CJO

Das ist der vielleicht härteste Vergleich von elektrischen SUVs in der Mittelklasse, die zugleich Premium sein wollen. Warum so hart Weil sie so viel gemeinsam haben. Zum Beispiel basieren sie beide auf Plattformen, die auch Verbrenner vorsehen. Das hat Konsequenzen. Kommen wir noch zu. Sie sind auch fast auf den Zentimeter genau gleich lang. Gut 4,70m und kosten auf den Cent genau gleich viel, in der Grundausstattung 67.300 €. Aber es gibt auch einen riesen Unterschied. Grund genug, sich die beiden Autos mal genauer anzuschauen.

00:00:40:23

Sprecher Off

Der BMW x3 wird seit 2003 gebaut. Seit 2019 steht die dritte Generation bei den Händlern. Ein rundum gereiftes Auto also. Als Elektroversion kommt er mit einer 80 kWh großen Batterie, die für eine theoretische Reichweite von 400 Kilometern gut ist. Der Praxis Verbrauch liegt bei sehr günstigen 21,2 kWh - ein Top Wert. Der Preis des Testwagen ist 77.440 €.

00:01:10:00

Sprecher Off

Der ähnlich üppig ausgestattete Genesis Testwagen liegt bei gut 73.000 € und damit um 4.000 € unter dem BMW. Im Innenraum schenken sich beide nichts. Auch der Genesis bietet üppig Platz für vier und mit rund 500 Liter Kofferraum so viel wie der BMW. Obwohl er einen zweiten Elektromotor im Heck trägt.

Die Batterie hat eine Kapazität von 77 kWh und geladen wird super schnell, mit bis zu 235 KW. Mit 435 PS leistet er 150 mehr als der BMW.

00:01:42:17

Moderation CJO

Wer oder was ist eigentlich Genesis? Die Marke ist ja noch nicht so bekannt bei uns. Deshalb mal zur Erklärung, Das ist die Edel-Marke des Hyundai Konzerns. In den USA und in Fernost, schon seit ein paar Jahren auf dem Markt. Jetzt kommen sie auch bei uns. Und der BMW hier ein waschechter Bayer, werden Sie denken. Nur zum Teil. Entwickelt worden ist er natürlich in München, aber gebaut wird er in China. Also China gegen Korea.
Jetzt fahren wir!

00:02:08:24

Moderation CJO

So erster Eindruck hier im Auto, schöne Materialien, gut verarbeitet. Egal ob so ein BMW aus China kommt oder aus Bayern. Verarbeitung können die. Und dann kommen wir gleich zum Tollsten an diesem Auto. Das ist das Fahrwerk. Hier haben Sie ja noch das M Sport Fahrwerk eingebaut, also ein adaptive Fahrwerk, das sich automatisch auf den Straßenuntergrund einstellt. Und es funktioniert hervorragend. Dieses Auto ist nicht nur komfortabel, sondern auch extrem - für einen SUV - extrem sportlich. Also ganz tolle Lenkung, auch zielgenau um die Ecken zu zirkeln. Das ist ein Genuss, mit diesem Auto Kurvenstraßen zu fahren. Das muss man wirklich sagen. Das ist nicht jedem SUV gegeben. Kostet ein bisschen Aufpreis, das M- Sportfahrwerk. Dazu kommt, dass speziell die jetzt aufgezogenen Winterbereifung nicht ganz so extrem flach ist, auch nur 19 Zoll Felgen.
Das trägt alles zum guten Federungskomfort bei. Also Fahrwerk, Lenkung, Top

00:03:10:08

Moderation CJO

Der Antrieb ist so ein bisschen zwiespältig, wenn man hier Gas gibt, mal so richtig ordentlich, es schiebt schon gut an, aber für 286 PS ist es jetzt auch nicht wirklich doll. Das ist so ordentliche Beschleunigung, ordentliche Leistung, aber überbordend ist das nicht. Wenn man nun beschleunigt hat und auch wieder Gas rausnimmt, dann kommt die automatische Rekuperation.
Dieses Auto gewinnt ja, beim Gas wegnehmen, oder bremsen, Energie zurück und das funktioniert hier vollautomatisch. In anderen Autos, zum Beispiel dem Genesis, hat man so Pedal hinterm Lenkrad, da kann man die Intensität einstellen. Bei BMW ist es noch wesentlich intelligenter. Das nutzt nämlich, sowohl die Kameradaten, Radardaten, als auch die Informationen aus dem Navigationssystem, um jeweils die Rekuperation ganz genau einzustellen und zu steuern. Funktioniert ganz hervorragend. Das Auto rekuperiert in jeder Situation optimal.

00:04:06:24

Moderation CJO

Und noch ein Highlight hier im Auto ist, die wirklich sehr, sehr intuitive Bedienung. Alles was man auswählen will Navigation, Radio, Telefon. Das funktioniert auf verschiedenste Art und Weise. Man kann es über Spracheingabe einfach regeln. Man kann auch mit Gestensteuerung hier arbeiten. Bedienung hervorragend.

00:04:25:12

Sprecher OFF

Der BMW, als eAuto der ersten Generation, arbeitet noch mit einer System Leistung von 400 Volt. Zwar lässt sich die Batterie zu schneller Ladung vorheizen, aber richtig schnell geht es auch dann noch nicht. Die angegebenen 31 Minuten, von zehn auf 80%, schafft man nur an guten Tagen.

00:04:44:19

Moderation CJO

So, unterwegs im Genesis electrified GV 70. Erster Eindruck, sensationelle Materialien toll verarbeitet, muss man sagen. Da sind sie absolut top. BMW ist immer so ein bisschen hoch funktional, aber auch ein bisschen kühler. Und hier ist alles üppig. Ist natürlich Geschmackssache, gerade hier so mit weißem Leder überall. Nächster Eindruck, wenn man so unterwegs ist. Das Auto ist sehr, sehr leise. Leiser als der BMW, hat auch damit zu tun, dass es hier ein aktives Geräuschmanagement gibt.

Das heißt Mikrofone nehmen den Schall auf, analysieren ihn und über Lautsprecher wird dann ein Gegenschall ins Auto projiziert, das den ursprünglichen Lärm reduziert, ausgleicht sozusagen. Funktioniert richtig gut.

00:05:34:07

Moderation CJO

Lenkung, leider nicht so zielgenau wie bei BMW. Lenkt natürlich da hin, wo man will, wenn man rechts einschlägt, fährt man nach rechts und wenn man nach links einschlägt, nach links. Aber nicht so zielgenau, nicht so präzise. Die Rückmeldung ist nicht so schön, ist mehr so zum geradeaus cruisen gedacht. Das gilt auch für den Federungskomfort. Das Auto ist wirklich sehr komfortabel abgestimmt. Es wankt deutlich mehr als der BMW und trotzdem ist der Federungskomfort nicht ganz so gut.

00:06:02:14

Moderation CJO

Motor, Antriebseinheit, zwei Motoren im Gegensatz zu BMW, der hat nur einen Motor, an der Hinterachse, haben wir hier zwei Motoren. Einen vorne, einen hinten. Kommen zusammen auf 436 PS. Das ist schon richtig kräftig. Und dann gibt es hier noch die Boost-Taste. Dann hast du für zehn Sekunden 490 PS und 700 Nm, das schiebt an, Alter, das ist unfassbar. Das ist genauso schnell wie ein 911er Porsche.

00:06:31:03

Sprecher OFF

Dank 800 Volt Technik rauschen die Elektronen mit bis zu 235 KW in den Akku. In 18 Minuten sind die 80% erreicht und schon kann es weitergehen. Mit dem Genesis ist man auf Langstrecken damit fast so flott unterwegs, wie mit einem Verbrenner.

00:06:50:01

Moderation CJO

Ja, das Ergebnis ist wirklich so knapp, wie wir am Anfang gedacht haben. Der BMW ist ein wirklich moderner, zeitgemäßer, elektrischer SUV mit einem fantastischen Fahrwerk. Tolle Lenkung, das ist wirklich viel Fahrspaß. Und das BMW, beim Elektromotor, ganz ohne seltene Erden auskommt, genauso wie Sie es geschafft haben, den Kobaltanteil in der Batterie um 2/3 zu senken, das ist top. Genauso wie der tolle niedrige Verbrauch.

Der Genesis wiederum hat zwar ein paar kleine Schwächen bei Fahrwerk und Lenkung, überzeugt aber mit einer tollen Antriebseinheit. Vor allem die schnellen Ladezeiten sind fantastisch. Man merkt einfach, dass der Hyundai-Konzern schon vor vielen Jahren in das Thema Elektromobilität eingestiegen ist. Und

das ist halt die zweite Generation Elektroautos. Vorsprung durch Technik, stammt zwar nicht von Hyundai oder Genesis, aber hier passts.