



Genesis G80 2.5T Luxus AWD Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse
(224 kW/ 304 PS)

Man muss Hyundai für ihren Optimismus bewundern. An dem Vorhaben, eine asiatische Premiummarke in Deutschland erfolgreich zu etablieren, sind bislang alle Hersteller gescheitert. Nissans Nobelmarke Infiniti zog sich 2020 nach elf Jahren aus Europa zurück, Toyotas Ableger Lexus hält zwar weiterhin die Stellung, fristet aber weiterhin ein Schattendasein. Genesis versucht es aus dem Stand mit fünf Modellen, von der Mittelklasse-Limousine bis zum Oberklasse-SUV an. Darunter befindet sich auch der G80 als – so die Aussage von Genesis – Kern der Modellpalette. Grund genug für uns, die Limousine der oberen Mittelklasse genauer unter die Lupe zu nehmen. Das elegante Design der Stufenhecklimousine fällt zweifellos auf und stößt fast ausnahmslos auf große Zustimmung. Keine Frage, Ex-Bentley-Designer Luc Donckerwolke ist wie mit den übrigen Genesis-Modellen ein großer Designwurf gelungen. Die Nähe zur britischen Nobelmarke ist nicht zu übersehen – man betrachte nur einmal die beiden Markenembleme. Doch ist der G80 nur ein Schönling, oder besitzt er auch innere Werte? Das Interieur jedenfalls genügt auch hohen Ansprüchen, hier muss er den Vergleich mit den deutschen Premiumkonkurrenten keinesfalls fürchten. In puncto Antrieb und Fahrwerk erreicht der G80 nicht ganz deren Niveau, hier fehlt es etwas an Feinschliff. So fällt der Verbrauch des 304 PS starken Vierzylinder-Turbomotors mit 9,4 l/100 m beispielsweise um mehr als einen Liter höher aus als bei einem vergleichbaren BMW 540i xDrive – bei weniger Leistung und schlechteren Fahrleistungen. Und dass für den Koreaner weder Stütz-, Anhängelast noch Dachlasten erlaubt sind, dürfte viele Interessenten vergraulen. Das wäre schade, da sie sonst in den Genuss einer gelungenen und optisch außergewöhnlichen Limousine kämen, die die Konkurrenz beim Preis-Leistungs-Verhältnis sowie den Garantie- und Serviceleistungen ganz schön alt aussehen lässt. **Konkurrenten:** u. a. Audi A6, BMW 5er, Jaguar XF, Mercedes E-Klasse, Volvo S90.

- ⊕ wertiges Ambiente, kraftvoller Antrieb, sicheren und agile Fahreigenschaften, sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, sehr umfangreiche Service- und Garantieleistungen
- ⊖ keine Stütz-, Anhängelast und Dachlasten erlaubt, hoher Verbrauch und CO₂-Ausstoß, Optionen teils an teure Pakete gebunden

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **k.A.**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,4
	Transport	4,5
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	1,2

Ecotest ★★☆☆☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ An der Karosseriequalität gibt es wenig auszusetzen, die Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelingen das Öffnen und Schließen bequem. Den Unterboden hat Genesis ordentlich verkleidet, besonders der Motor nach unten und die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt, lediglich der hintere Bereich muss teilweise ohne Verkleidung auskommen.

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 mit Stoff überzogen und selbst die Sonnenblenden sind gepolstert. Zudem passt die Verarbeitung, es klappert und scheppert nichts. Für mehr Wohlbefinden im Fahrzeug sorgt bei Dunkelheit die in Farbe und Intensität konfigurierbare Ambientebeleuchtung vorn und hinten.

4,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 9,4 l/100 km an, ergibt sich trotz des recht großen Tanks von 65 l eine theoretische Reichweite von etwa 690 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 552 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt Gepäck.

⊖ Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem Abschleppservice behelfen – außer man hat das optionale Reifenreparaturset an Bord, das bei größeren Schäden allerdings nicht viel weiterhilft. Bordwerkzeug oder Wagenheber sind ebenso

wenig erhältlich wie ein Not- oder Ersatzrad. Mit 5,0 m Länge überragt der G80 die meisten Konkurrenten. Da auch die Breite mit 2,12 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) üppig ausfällt, fühlen sich Auto und Fahrer in der Stadt nicht sonderlich wohl. Erschwerend kommt hinzu, dass der Wendekreis mit 12,5 m sehr groß ausfällt.

Für den G80 sind weder Stütz-, Anhänge noch Dachlasten erlaubt. Für den Transport von Hängern, Radträgern oder Dachboxen taugt der Viertürer daher nicht.

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 nicht über ein ausreichendes Resultat hinaus. Aufgrund der insgesamt voluminösen Dachsäulen wird die Sicht nach außen insgesamt deutlich eingeschränkt. Darüber hinaus lassen sich niedrige Hindernisse nahe hinter dem Fahrzeug kaum entdecken.

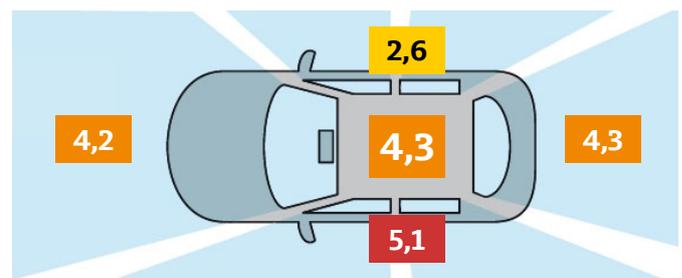
Der Innenspiegel blendet ebenso wie die Außenspiegel serienmäßig automatisch ab.



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

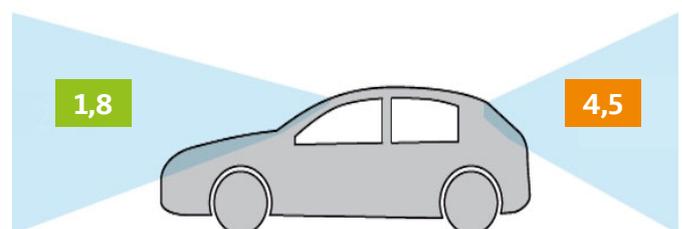
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



⊕ Der G80 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt statischem Fernlichtassistenten ausgestattet. Der Testwagen hat das optionale LED-Lichtsystem mit adaptiver Lichtverteilung und dynamische Fernlichtassistenten an Bord, ein Abblende- oder Kurvenlicht vermisst man allerdings auch dort. 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 gut aufgestellt: Bereits ab Werk ist er mit Parksensoren rundum sowie einer Rückfahrkamera ausgestattet. Ordert man das Technikpaket, verfügt der Koreaner zudem über ein Kamera-Surroundsystem

2,3 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der moderaten Schwellerabmessungen nicht beschwerlich, die Sitze sind allerdings etwas tief positioniert. Sind die Vordersitze ganz nach unten gefahren, befinden sich die Sitzflächen lediglich 43 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 ebenfalls recht tief angeordnet und es stören darüber hinaus die abfallende Dachlinie, der große Radlauf und der Schweller.

⊕ Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld und seitliche Lampen den Bereich neben den Türen beim Auf- und

3,4 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des G80 ist für eine fünf Meter lange Limousine vergleichsweise klein. Unter der Heckklappe finden lediglich 380 l Platz, alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Der Testwagen ist nicht mit der optional dreigeteilt umklappbaren Rücksitzbank ausgestattet, mit deren Hilfe sich das Ladevolumen erweitern lässt.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet und schließt stets elektrisch. Bleibt man mit dem Fahrzeugschlüssel kurz hinter dem Fahrzeug stehen, öffnet sich die Heckklappe automatisch – praktisch, wenn man gerade beide Hände voll hat (Funktion ist abschaltbar). Die Ladekante befindet sich 75 cm und damit recht hoch über der Straße, innen beträgt die Stufe zum Ladeboden 16 cm.

⊕ Der Kofferraum wird von zwei LEDs auf der Unterseite der Hutablage gut ausgeleuchtet.

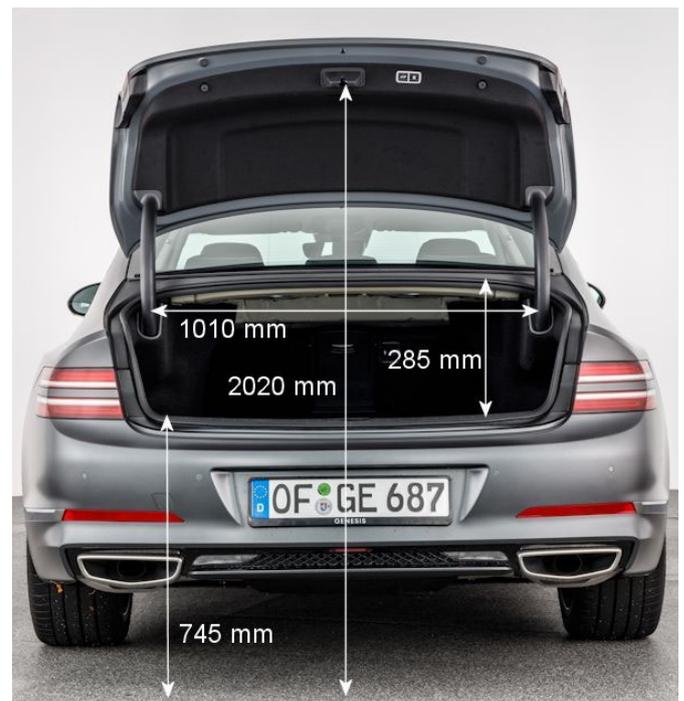
sowie einen Parkassistenten, der auch über eine Remote-Funktion verfügt. Damit lässt sich G80 vorwärts und rückwärts bewegen, der Fahrer muss sich dafür lediglich in der Nähe des Fahrzeugs befinden, während er die entsprechenden Tasten auf dem Fahrzeugschlüssel betätigt.

⊖ 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.

Absperren sowie per Tastendruck auf der Fernbedienung – das ist sehr praktisch.



Mit 380 l Volumen bietet der Kofferraum des G80 nicht besonders viel Platz für das Gepäck.



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

⊖ Die Kofferraumöffnung ist wie häufig bei klassischen Limousinen eher klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder erst gar nicht einladen. Ein 12-V-

Anschluss für den Kofferraum, um etwa eine Kühlbox anzuschließen, gibt es leider nicht.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊖ Ab Werk ist der G80 mit einer starren Rückbank samt Durchlademöglichkeit ausgerüstet, gegen Aufpreis ist eine dreigeteilt klappbare Rückbank zu haben. Im Kofferraum findet man praktische Fächer an den Seiten

sowie ein 15 l großes Ablagefach unterm Ladeboden, um kleinere Gegenstände zu verstauen. Taschenhaken gibt es leider nicht.

2,3 INNENRAUM

2,4 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 handtellergrößen 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 aber über eine separate Klimabedieneinheit. Die Fahrzeugeinstellungen können größtenteils über den breiten 14,5-Zoll-Monitor vorgenommen werden, die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten recht umfangreich, nach einer gewissen Eingewöhnung aber beherrschbar. Genesis verbaut noch zahlreiche Tasten im Cockpit, um bestimmte Funktionen direkt ansteuern zu können – 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 Grafik versehen. Der rechte Bereich des Displays ist durch die Displaybreite allerdings für den Fahrer schlecht erreichbar. Die Bedienung erfolgt per Touch oder über den Dreh-Drück-Steller samt Touchpad, der allerdings nahezu bündig in die Mittelkonsole eingelassen ist und sich dadurch schlecht greifen beziehungsweise bedienen lässt. Gegen Aufpreis ist der G80 mit einem 12,3-Zoll-

Kombiinstrument inklusive 3D-Effekt (Testwagenausstattung) ausgestattet. Können die auf den Fahrer gerichteten Kameras die jeweilige Blickrichtung erkennen, aktiviert die digitale Anzeige den 3D-Effekt, ansonsten werden die Instrumente in 2D dargestellt. Die angezeigten Informationen machen einen hochwertigen Eindruck und sind schön anzuschauen; sie sind zudem bei Tag wie Nacht einwandfrei ablesbar.

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

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



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

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Fast alles, was es an Multimedia-Ausstattung für den G80 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 sowie Funktionen gesteuert werden. Die Smartphone-Anbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist ebenfalls möglich, leider allerdings lediglich per Kabel – kabellos ist dies im Alltag

deutlich praktischer. Genesis verbaut serienmäßig ein umfangreiches Surround-Sound-Lautsprechersystem, das einen guten Klang bietet. Gegen Aufpreis ist für den G80 Luxus ein Premium-Soundsystem von Lexicon erhältlich. Es gibt

zahlreiche USB-Anschlüsse und 12-V-Steckdosen, verteilt von vorn bis in den Kofferraum. Die praktische induktive Ladeschale gibt es leider nur in Kombination mit dem 4.290 Euro teuren Technikpaket.

1,7 Raumangebot vorn

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

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

2,7 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen sind die Platzverhältnisse nicht ganz so großzügig. Beinfreiheit gibt es reichlich, erst mit einer Körpergröße von etwa 2,10 m würde man mit den Knien an die Vordersitzlehnen reichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit ist weniger großzügig, etwa ab 1,90 m Größe nimmt der Kopf mit dem Dachhimmel Kontakt auf. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene üppig, für drei ausgewachsene Personen wird es aber unbequem. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und den breiten Mitteltunnel fühlen sich manche Mitfahrer etwas eingengt.



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

3,1 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 (Option) – leider ist es schlecht 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 Lehnen-

taschen arrangieren. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber abschließbar, beleuchtet und mit feinem Filz ausgeschlagen.

⊖ Um die Innenraumvariabilität ist es schlecht bestellt, die Lehnen der Rücksitzbank lassen sich lediglich gegen Aufpreis umklappen.

2,0 KOMFORT

2,1 Federung

Der Genesis G80 ist serienmäßig mit einem adaptiven Federungssystem 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 das Fahrwerk entweder komfortabler oder straffer ansprechen lassen.

⊕ Insgesamt bietet der Genesis G80 einen guten Federungskomfort, das Niveau der deutschen Premium-Konkurrenz erreicht er allerdings nicht. Trotz des hohen technischen Aufwands spricht die Federung nicht sonderlich sensibel auf Unebenheiten an, speziell bei geringeren Geschwindigkeiten. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten, sodass der G80 sich gut für lange Autobahnfahrten eignet. Der Sport-Modus lässt den Koreaner spürbar straffer agieren.

2,2 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten gute Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung. Die elektrische Sitzeinstellung für Längsposition, Sitzneigung und Rückenlehne samt 4-Wege-Lendenwirbelstütze ist Serie. Optional bietet der Fahrersitz zudem eine Memory- sowie Massage-Funktion, eine verlängerbare Beinauflage und eine einstellbare Sitzwangenbreite. Im Sport-Modus sowie bei Geschwindigkeiten ab 130 km/h werden dann die Seitenpolster automatisch

straffer, um den Seitenhalt zu erhöhen. Auf der Beifahrerseite muss man mit etwas weniger Variabilität auskommen, beispielsweise ist die Sitzflächenlänge fix.

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 recht spitz ausfällt.

2,7 Innengeräusch

Der G80 ist insgesamt gut gedämmt, die geräuschkämpfenden Front- und Seitenscheiben tragen ihren Teil dazu bei. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,6 dB(A) – da sind auch Gespräche in normaler Lautstärke möglich. Der Motor bleibt dabei meist dezent im Hintergrund. Aktiviert man allerdings den Sport-Modus, wird ein künstliches,

kernig klingendes Motorgeräusch über die Lautsprecher in den Innenraum gespielt.

Die bei Landstraßentempo leisen allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo etwas lauter. Windgeräusche fallen aber nicht explizit auf, sie tragen nur zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

1,5 Klimatisierung

⊕ In der getesteten höchsten Ausstattungslinie Luxus sind eine Dreizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn und Lenkradheizung inbegriffen. Wer auch die äußeren Fondsitze beheizen möchte muss zu einem der beiden Executive-Pakete greifen – dann lassen sich die Fondsitze und die Vordersitze sogar belüften. Abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule sind nicht erhältlich, gegen Aufpreis gibt es jedoch Rollos (manuell an den Seitenscheiben, elektrisch für die Heckscheibe). Die

Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen vorwählen.

⊖ 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. Eine Standheizung ist leider nicht erhältlich.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Auch wenn man in dieser Fahrzeug- und Leistungsklasse von einem Sechszylinder ausgehen würde, setzt Genesis im G80 auf einen Vierzylindermotor. Dank Turboaufladung kommt der 2,5 l große Ottomotor auf eine stattliche Leistung von 304 PS/224 kW. Das maximale Drehmoment ist mit 422 Nm recht stämmig – zum Vergleich: ein BMW 540i mit einem

Dreiliter-Turbobenziner stemmt 450 Nm auf die Kurbelwelle. Entsprechend gut fallen die Fahrleistungen der immerhin 1,9 t schweren Limousine aus. Von 60 auf 100 km/h geht es in 3,6 s. von 80 auf 120 km/h benötigt der Koreaner 4,3 s. Der G80 2.5 T AWD schafft es laut Hersteller in 6,0 s von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h elektronisch begrenzt.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft angenehm kultiviert und ist gut entkoppelt, Vibrationen sind im Innenraum kaum zu spüren. Auch akustisch fällt er nicht negativ auf und verkneift sich selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen störendes Brummen. Auch bei der Leistungsentfaltung und dem Ansprechverhalten gibt sich das Aggregat keine Blöße. Bereits ab rund 1.500 Touren

tritt der Benziner kräftig und und klettert motiviert das Drehzahlband empor. Das turbobedingt verzögerte Ansprechen auf Gaspedalbefehlen ist im Alltag kaum zu spüren.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Der G80 ist ausschließlich mit einem neu entwickelten Achtstufen-Automatikgetriebe erhältlich. Die Wandlerautomatik schaltet recht weich und dennoch zügig genug, man spürt die Schaltvorgänge teilweise, allerdings nur sehr dezent. Das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Die Bedienung des Getriebes gestaltet sich einfach, die Auswahl erfolgt über einen handtellergroßen Drehknopf auf der Mittelkonsole. In die

Schaltvorgänge der Automatik kann man über die Schaltwippen am Lenkrad manuell eingreifen, dann wird auch eine Gangempfehlung angezeigt – dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum nötig. Der Motor dreht bei 130 km/h mit 2.050 1/min. Eine Autohold-Funktion sowie eine Berganfahrhilfe sind ebenso Serie, wie auch das einwandfrei funktionierende Start-Stopp-System.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

⊕ Der G80 legt im ADAC Autotest ein Maß Fahrndynamik an den Tag, das man der immerhin 1,9 t schweren und 5 m langen Limousine kaum zugetraut hätte. Neben dem gekonnt abgestimmten Fahrwerk zeigt sich hier auch die sportliche Optionsbereifung – der Koreaner trägt eine 20-Zoll-Mischbereifung mit Michelin Pilot Sport 4S. Den ADAC Ausweichtest meistert der Genesis vollkommen problemlos und bei Bedarf auch verblüffend schnell. Das ESP kommt kaum

zum Einsatz und regelt im Bedarfsfalle dezent, aber effektiv. 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 beim Benziner serienmäßigen Allradantriebs ebenfalls hervorragend.

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung des G80 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.

2,0 Bremse

⊕ Mit der optionalen Mischbereifung (Michelin Pilot Sport 4S der Dimension 245/40 ZR20 99Y vorn und 275/35 ZR20 102Y hinten) verzögert der G80 auf Sportwagenniveau und kommt bereits nach 33,8 m zum Stehen (Schnitt aus zehn Einzelmessungen).

Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremsanlage mit 4-Kolben-Bremssätteln und 360-mm-Bremsscheiben vorn und 1-Kolben-Bremssätteln und 345-mm-Scheiben hinten ist tadellos.

1,3 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Genesis stattet den G80 in beiden Ausstattungsvarianten 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 Verkehrszeichen- sowie eine eine Müdigkeitserkennung, die mit Kameras im Kombiinstrument den Fahrer beobachtet und beispielsweise ermahnt, den Blick nach vorn auf die Straße zu richten.

Gegen Aufpreis ergänzen ein Head-up-Display, eine Notbremsfunktion beim rückwärtigen Ein-, die Querverkehrserkennung beim rückwärtigen Ausparken, ein Kreuzungsassistent sowie eine Spurwechselautomatik die aktive Sicherheitsausstattung des G80.

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

1,2 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). 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 geschützt sind.

Die Insassen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. In einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) werden durch Straffen der Gurte mögliche Unfallfolgen reduziert. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Zudem versucht die serienmäßige Multikollisionsbremse eine Folgekollision nach dem ersten Aufprall zu vermeiden.

⊖ 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

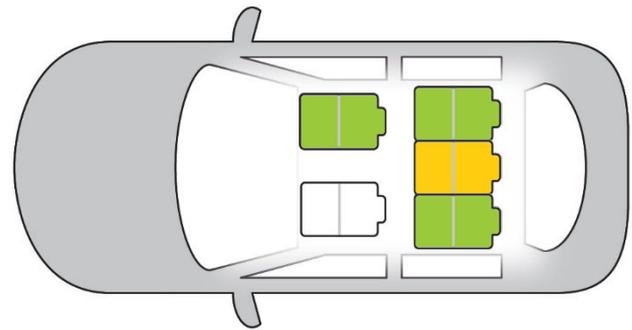
2,0 Kindersicherheit

⊕ Mit 87 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem G80 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 unterm 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.

⊖ 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 Einklemm- und Verletzungsgefahr.

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)

2,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der G80 ordentlich ab und erhält beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm 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 hohes Verletzungsrisiko für Personen.

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

Die Rückfahrcheinwerfer projizieren gestrichelte Linien auf den Boden hinter das Fahrzeug, sodass beispielsweise bei Dunkelheit für Passanten der Rückfahrweg ersichtlich ist.

4,1 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Genesis G80 2.5T AWD Automatik kommt im ADAC Ecotest auf eine CO₂-Bilanz von 248 g/km – daraus folgt ein Verbrauch von hohen 9,4 l Super auf 100 km. Das ist nicht nur absolut gesehen sehr viel, sondern auch relativ zur Konkurrenz – ein 333 PS leistender BMW 540i xDrive mit einem Sechszylinder-Turbobenziner samt 48-V-Mildhybridsystem kommt auf 8,2 l/100 km.

Der Koreaner bekommt dafür lediglich einen von 60 möglichen Punkten in der CO₂-Bewertung gibt. Die Verbräuche im Einzelnen: Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,7 l, außerorts bei 7,8 l und auf der Autobahn bei hohen 11,5 l/100 km.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	9,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	11,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	9,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,7 Schadstoffe

Das Abgasreinigungssystem arbeitet in weiten Bereichen sehr wirkungsvoll, lediglich unter hoher Last fettet der Ottomotor das Benzin-Luft-Gemisch kräftig an, infolgedessen der CO-Ausstoß stark ansteigt. Auch die Partikelemissionen sind trotz

des Partikelfilters in diesem Fahrzyklus erhöht. Deshalb kommt der G80 2.5T hier auf 33 von 50 möglichen Punkten und insgesamt lediglich von 34 Punkte. Dafür gibt es zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

k.A. AUTOKOSTEN

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der Genesis G80 kann die Standard-Kostenbewertung des ADAC Autotest nicht durchlaufen, da weder die dafür erforderlichen Daten vorliegen noch der Restwertverlauf seriös abgeschätzt werden kann.

Der Einstieg in die Baureihe beginnt bei 46.900 Euro für den G80 2.2D Premium Automatik, der bereits sehr umfangreich ausgestattet ist. Das ist für eine Premium-Limousine der oberen Mittelklasse ein sehr attraktiver Preis. Der getestete G80 2.5T Luxus AWD macht seinem Namen alle Ehre und ist beinahe schon luxuriöse ausgestattet und ab 57.600 Euro zu haben. Damit unterbietet er die deutsche Konkurrenz ausstattungsberichtigt um deutlich mehr als 20.000 Euro.

⊕ Die Koreaner geben übernehmen die ersten fünf Jahre bis 75.000 km die Inspektionskosten, bieten dafür einen Hol- und

Bring-Service und stellen in der Zwischenzeit einen Ersatzwagen, zudem wird jedem Kunden ein persönlicher Assistent zur Seite gestellt, der sich um die Belange des Kunden kümmert – damit wollen die Koreaner das fehlende Händlernetz kompensieren. Die Fahrzeuggarantie sowie die Pannenhilfe gibt Genesis ebenfalls fünf Jahre lang, hier allerdings ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Einige Optionen sind lediglich in der Ausstattungslinie Luxus erhältlich und zudem an teure Paket gebunden. Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, und hier hat der Koreaner einen hohen Kraftstoffkonsum zu verzeichnen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	G80 2.5T Premium AWD Automatik	G80 2.2D Premium Automatik
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2497	4/2151
Leistung [kW (PS)]	224 (304)	154 (210)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	422/1650	441/1750
0-100 km/h [s]	6,0	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	236
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	9,1/9,1 S	6,3/6,3 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	205/205	164/164
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	350	369
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	51.700	46.900

Aufbau

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

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

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	2.497 ccm
Leistung	224 kW/304 PS bei 5.800 1/min
Maximales Drehmoment	422 Nm bei 1.650 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	9,1 l
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	2,4 m²/0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R19/275/40 R19
Länge/Breite/Höhe	4.995/1.925/1.465 mm
Leergewicht/Zuladung	1.930/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	424 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	65 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/n.b.
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.050 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen (vo./hi.)	245/40 ZR20 99Y/275/35 ZR20 102Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport
Wendekreis links/rechts	12,5/12,3 m
Ecotest-Verbrauch	9,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,7/7,8/11,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	214 g/km (WTW* 248 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	1.898/552 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380 l/-/-

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.08.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	64.980 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.850 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
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/4.290 Euro° (Paket)
Head-up-Display	4.290 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/4.310 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	4.310 Euro (Paket)

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	820 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.610 Euro° (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Dezember 2021

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