



## Genesis G70 2.0T Plus Sport Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (180 kW/245 PS)

Mit dem G70 möchte Hyundais Nobelmarke Genesis auch in der Mittelklasse Fuß fassen und hierzulande den deutschen Premiummarken die Kunden absperren. Das Design bietet dafür die besten Voraussetzungen, denn so sportlich und gleichzeitig elegant ist derzeit kaum eine Mittelklasselimousine gezeichnet. Der ehemalige Audi- und Lamborghini-Designer Luc Donckerwolke hat auch hier ganze Arbeit geleistet. Dass mancher Betrachter des G70 an Bentley denken muss, verwundert nicht wirklich, war der Belgier doch zuletzt bei der britischen Nobelmarke tätig. Auch im Innenraum weiß der Genesis zu gefallen, das noble Interieur kann es mit der deutschen Premiumkonkurrenz mühelos aufnehmen. Gleiches gilt für die Fahreigenschaften, hier haben die Entwickler mit der sportlichen Abstimmung den BMW 3er genau ins Visier genommen. Wie der Münchner stellt auch der heckgetriebene G70 die Fahrdynamik über den Fahrkomfort. Unter der Haube des Testwagens befindet sich ein Zweiliter-Turbobenziner mit 245 PS, der für sehr flotte Fahrleistungen sorgt. Leider muss man dafür einen sehr hohen Verbrauch in Kauf nehmen – im ADAC Ecotest kommt der G70 2.0T auf 9,4 l/100 km, das ist eindeutig zu viel. Weniger gut: Das Platzangebot im Fond ist knapp und der kleine Kofferraum besitzt einen schmalen Öffnungsbereich. Leider sind Dachlasten nicht erlaubt, so könnte man für die Urlaubsfahrt zumindest eine Dachbox anbringen. Wer damit leben kann, bekommt mit dem Genesis G70 eine vermutlich selten anzutreffende Mittelklasse-Limousine, die nicht nur optisch, sondern mit einem Grundpreis von 47.610 Euro und der üppigen Serienausstattung auch preislich ein attraktives Angebot ist. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4, BMW 3er, Mercedes C-Klasse, Volvo S60.

⊕ edles Interieur, sichere und agile Fahreigenschaften, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung

⊖ enger Fond, hoher Kraftstoffverbrauch, keine Dachlasten erlaubt

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 3,7

### Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,7
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	3,1

Ecotest ★★☆☆☆

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,1 Verarbeitung

⊕ Der Genesis überzeugt mit einer guten Verarbeitungs- und Materialqualität. Die Karosserie ist sauber gefertigt, lediglich der billig wirkende Kofferraumboden sowie der fehlende Klarlack im Bereich des Kofferraums und auf der Motorhaubenunterseite fallen negativ auf. Dass die Koreaner keine Türrahmenverkleidungen verbauen, ist ebenfalls nicht Premium-like. Positiv: Die Motorhaube lässt sich dank Gasdruckfedern leicht öffnen, auch das fummelige Einfädeln eines Haltestabs entfällt. Das akkurat verarbeitete Interieur hinterlässt einen wertigen Eindruck, die Materialauswahl

befindet sich auf dem Niveau der deutschen Konkurrenz. So sind Armaturenbrett und Türverkleidungen im oberen Bereich geschäumt, an den A- und B-Säulen sowie den Sonnenblenden erfüllen die Fingerspitzen schmeichelnden Stoff. Die serienmäßigen Lederpolster sowie rote Kontrastnähte an Sitzen, Lenkrad und Armaturenbrett werten das Interieur zusätzlich auf. Der Unterboden ist bis auf den mittleren und hinteren Bereich großflächig verkleidet und damit nicht nur vor Verschmutzung geschützt, sondern auch aerodynamisch optimiert.

### 3,6 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 470 kg – das dürfte für eine Stufenhecklimousine in den meisten Fällen reichen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann üppige 100 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn ein Anhänger gezogen werden soll, darf er bis zu 750 kg (ungebremst) bzw. 1.500 kg (ungebremst) wiegen. Für den Fall einer Reifenpanne ist der G70 serienmäßig mit einem Reifenpannensatz ausgestattet, das sich im Falle eines Reifenschadens schnell als wirkungslos erweist. Gegen Aufpreis bieten die Koreaner ein Notrad an, das zumindest die Weiterfahrt ermöglicht. Dann sind auch ein Radmutternschlüssel und ein

Wagenheber an Bord. Mit knapp 4,70 m Länge macht sich der G70 ziemlich lang, die Fahrzeugbreite inklusive der Außenspiegel ist mit 2,09 m ebenfalls recht groß. Gleiches gilt für den Wendekreis von knapp 12 m. All das macht den Genesis zu einem vergleichsweise unhandlichen Auto. Die Reichweite fällt trotz des 60-l-Tanks mit 635 km recht dürftig aus – kein Wunder Anbetracht des hohen Ecotest-Verbrauchs in Höhe von 9,4 l/100 km.

⊖ Dachlasten sind für den G70 nicht erlaubt – somit lässt sich der vergleichsweise kleine Kofferraum nicht mit einer Dachbox kompensieren.

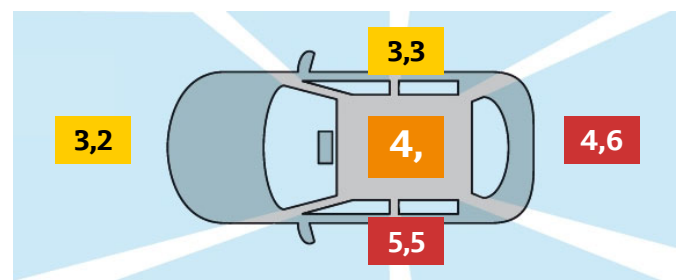
### 2,8 Licht und Sicht

Die tiefe Sitzposition ist ungünstig für die Sicht auf den umgebenden Verkehr; auch das Abschätzen der Fahrzeugenden wird dadurch erschwert, weil der Beginn der Fahrzeugfront ebenso wenig erkannt werden kann wie das Fahrzeugende hinten. Als Fahrer ist man dankbar für die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten und die Rückfahrkamera – gegen Aufpreis bietet der Genesis zudem ein 360-Grad-Kamerasystem. Ein Parkassistent ist im Gegensatz zum SUV GV70 nicht zu haben. Die Rundumsicht liegt nur im ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt vor allem nach hinten Sichteinschränkungen durch die breiten C-Säulen. Immerhin lassen sich durch die flach abfallende Motorhaube Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den erhöhten Heckabschluss etwas schwerer.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, auch die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Ebenso serienmäßig sind LED-Scheinwerfer, die eine gute, aber etwas ungleichmäßige Fahrbahnausleuchtung bieten; ein Abbiegelicht ist nicht vorhanden. Der serienmäßige Fernlichtassistent kann

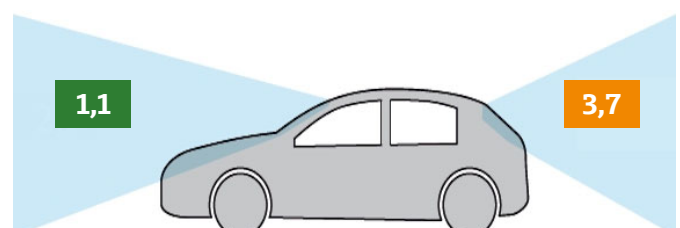
### Rundumsicht

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.



immerhin automatisch auf- und abblenden. Optional verfügen die LED-Scheinwerfer zudem über eine adaptive Lichtverteilung sowie einen dynamischen Fernlichtassistenten.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Fahrer des Genesis G70 sollten durchaus gelenkig sein, besonders leicht fällt das Ein- und Aussteigen nicht, weil sich die Sitzflächen allesamt in recht geringer Höhe über der Straße befinden (Fahrsitz nur 40 cm über der Straße, wenn ganz nach unten eingestellt); immerhin fallen die vorderen Türausschnitte nicht zu klein aus. Auf den hinteren Plätzen behindern der eingeschränkte Platz im Fußbereich sowie die nach hinten abfallende Dachlinie das Ein- und Aussteigen. Die Türhalter haben vorn und hinten drei Rastungen, die Türen werden darin sicher arretiert und fallen so auch an Steigungen nicht gleich auf oder zu. Für alle außen Sitzenden gibt es

## 3,1 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des G70 fällt für eine Mittelklasse-Limousine vergleichsweise klein aus. Das Standardvolumen beträgt 325 l oder alternativ sechs Getränkekisten. Klappt man die Rücksitzlehne um und belädt den G70 bis zur Fensterunterkante, beträgt das Kofferraumvolumen 780 l. Unterhalb des Ladebodens finden nochmals rund 20 l Platz.

## 2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch angetrieben. Bleibt man mit dem Fahrzeugschlüssel kurz hinter dem abgeschlossenen Fahrzeug stehen, öffnet sich die Heckklappe automatisch – praktisch, wenn man gerade beide Hände voll hat (Funktion abschaltbar). Die Ladekante liegt 71 cm nicht zu hoch über der Fahrbahn. Die Kofferraumöffnung ist bei klassischen Limousinen recht klein, im Falle des G70 fällt sie besonders schmal aus, da die ungeteilten Rückleuchten recht breit bauen. Sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder gar nicht einladen.

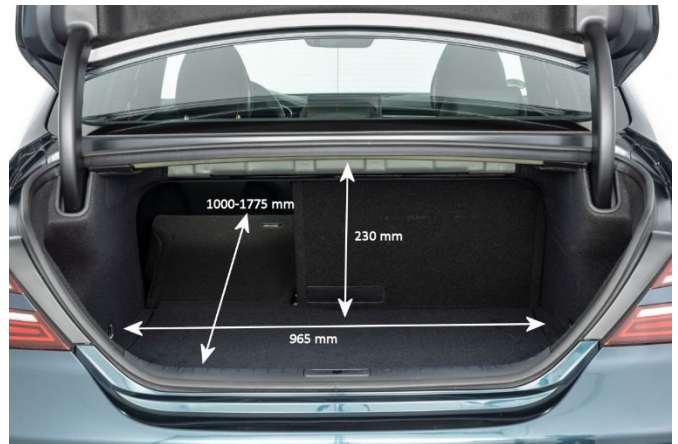
## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Der G70 besitzt asymmetrisch klappbare Rücksitzlehnen, die sich vom Fond aus entriegeln lassen. Eine praktische Durchladeeinrichtung ist auch gegen Aufpreis nicht zu haben. Kofferraumablagen sind dünn gesät: Man findet weder Taschenhaken noch Seitenfächer vor, immerhin gibt es ein kleines Fach unter dem Ladeboden.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung (u. a. Spots unten an den Außenspiegeln) ist serienmäßig.



Lediglich 325 l Gepäck fasst der Kofferraum des G70. In diesem Punkt bieten bereits viele Modelle schon in der unteren Mittelklasse mehr Platz.

⊖ Der Schließbügel an der Heckklappe steht deutlich ab, hier sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht schmerzhaft zu stoßen. Beim Ausladen stört die immerhin elf Zentimeter hohe Stufe zwischen Ladeboden und Ladefläche.

⊖ Unpraktisch: Der an der Hutablage fixierte Mittelgurt verläuft bei umgeklappten Rücksitzlehnen quer über den Durchladebereich und ist damit im Weg.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

⊕ Die im Alltag häufiger genutzten Funktionen lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits leicht bedienen. 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 Serie) und Lenkrad (ebenfalls elektrisch) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand – erfreulicherweise verfügt der G70 noch über eine separate Klimabedieneneinheit. Die Fahrzeugeinstellungen werden größtenteils über den breiten 10,25-Zoll-Monitor vorgenommen werden, die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten recht umfangreich, nach einer gewissen Eingewöhnung aber gut beherrschbar. Lobenswert: Genesis verbaut zusätzlich praktische Kurzwahltasten für die gängigsten Infotainment-Funktionen – das erleichtert das Handling im Alltag ungemein. Der berührungssensitive Hauptbildschirm ist hoch positioniert und mit einer hochauflösenden und verständlichen Grafik versehen. Gegen Aufpreis ist der G70 mit einem 12,3-Zoll-Kombiinstrument inklusive 3D-Effekt (Testwagenausstattung)

### 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Fast alles, was es an Multimedia-Ausstattung für den G70 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

### 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der G70 stellt seinen Insassen vorn ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Menschen, die Kopffreiheit allein würde für knapp 2 m große Personen genügen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn

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

über Apple CarPlay oder Android Auto ist ebenfalls möglich, leider benötigt man dafür ein USB-Kabel – das ist unpraktisch. Gegen Aufpreis ist für den G70 Sport ein Premium-Soundsystem von Lexicon erhältlich. Es gibt drei USB-Anschlüsse, eine induktive Ladeschale ist hingegen nur in Kombination mit dem 3.570 Euro teuren Technikpaket optional an Bord.

auch nicht besonders üppig. Das Raumgefühl fällt zufriedenstellend aus, etwas einengend wirken aber die Seitenlinie, die breite Mittelkonsole sowie der dunkle Dachhimmel.



### 3,8 Raumangebot hinten

Im Fond des G70 geht es ziemlich beengt zu, hier rangiert der Genesis deutlich unter dem Klassendurchschnitt. Verantwortlich dafür ist die eingeschränkte Kopffreiheit, die lediglich für bis zu 1,80 m große Insassen ausreicht. Das Raumgefühl fällt ebenfalls mäßig aus. Verantwortlich hierfür sind neben den schmalen Fensterflächen und der flachen Dachlinie besonders der breite Mitteltunnel und der dunkle Dachhimmel.

### 3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das asymmetrische Umklappen der Rücksitzlehnen. Das Angebot an Ablagen vorn ist nur durchschnittlich, es gibt recht kleine Türtaschen, zwei Becherhalter, ein Fach unter der Mittelkonsole sowie eine praktische Ablagemöglichkeit mit induktiver Lade-funktion für Handys (Option). Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Hinten muss man sich mit



Im Fond finden nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m bequem Platz.

kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und Ablagenetzen an den Rücksitzlehnen arrangieren. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet, abschließbar und mit feinem Filz ausgeschlagen.

## 2,5 KOMFORT

### 2,6 Federung

In der Ausstattung „Sport“ ist der G70 serienmäßig mit adaptiven Dämpfern ausgestattet. Doch trotz der adaptiven Dämpferregelung kann der Federungskomfort des G70 Sport nicht mit den besten Konkurrenten mithalten, dafür ist die Auslegung zu straff geraten. Besonders bei gemächlicher Fahrt dringen Unebenheiten doch recht deutlich zu den Insassen durch, wozu die 19-Zoll-Niederquerschnittsreifen ihren Teil beitragen.

Auch auf der Autobahn kommt der Aufbau nicht wirklich zu Ruhe – tiefe Bodenwellen führen zu kräftigen Vertikalbewegungen, auf welliger Fahrbahn wirkt der G70 ebenfalls wenig souverän. Genesis hatte bei der Fahrwerksabstimmung offensichtlich die Fahrdynamik im Fokus, dem Federungskomfort wurde weniger Bedeutung beigemessen. Insgesamt kann man damit durchaus leben, eine Sänfte ist der G70 allerdings nicht.

### 2,4 Sitze

In Reihe zwei geht es wie üblich weit weniger bequem zu als vorn. Die Rücksitzbank ist zwar ordentlich konturiert, besonders der spitze Kniewinkel macht die Mitfahrt für großgewachsene Personen auf Dauer unbequem.

⊕ Der Testwagen ist mit dem optionalen Sitzpaket Komfort ausgestattet, das die serienmäßig elektrisch verstellbaren Ledersitze um eine Memory-Funktion, eine elektrisch

ausfahrbare Oberschenkelauflage, verstellbare Seitenwangen – alles für den Fahrersitz – sowie eine elektrische Lordosenstütze für den Beifahrersitz erweitert. Die Sitze bieten einen angenehmen Komfort und gleichzeitig guten Seitenhalt, was neben der passenden Konturierung nicht zuletzt an den verstellbaren Sitzwangen liegt. Wünschenswert wären längs verstellbare Kopfstützen sowie eine in der Höhe anpassbare Mittelarmlehne.

### 3,0 Innengeräusch

Der Geräuschkomfort des G70 2.0T fällt durchschnittlich aus, bei 130 km/h beträgt der Schalldruckpegel im Innenraum 68,3 dB(A). Neben den bei höheren Geschwindigkeiten dominierenden Windgeräuschen sind auch die Abrollgeräusche der 19-

Zöller recht hoch. Der Benzinmotor hält sich bei normaler Fahrweise akustisch angenehm im Hintergrund und klingt erst bei höheren Drehzahlen kernig.

## 2,2 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattungslinie Sport ist eine Zweizonen-Klimaautomatik Serie, im Fond findet man zumindest zusätzliche Luftausströmer in der Mitte vor. Sitzheizung vorn, Lenkradheizung sowie abgedunkelte

Scheiben ab der B-Säule sind ab Werk dabei. Ordert man das Sitzpaket Komfort, lassen sich die äußeren Fondsitze beheizen und die Vordersitze belüften.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,3 Fahrleistungen

⊕ Der 245 PS leistenden Zweiliter-Turbobenziner sorgt im knapp 1,7 t schweren G70 für sehr gute Fahrleistungen. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt der Koreaner 3,8 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,7 s. Genesis gibt den

Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 6,1 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 240 km/h – bei Bedarf ist man mit dem G70 2.0T also sehr flott unterwegs.

### 2,0 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 an und klettert motiviert das Drehzahlband empor. Das turbobedingt verzögerte Ansprechen auf Gaspedalbefehlen ist im Alltag kaum zu spüren.

### 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der G70 ist ausschließlich mit einem 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, im Gegensatz zu den Modellen GV70, G80 und GV80 kommt im G70 noch ein konventioneller Wählhebel zum Einsatz, was im Alltag keinen Nachteil

darstellt. Die Schaltvorgänge der Automatik kann man über die Schaltwippen am Lenkrad manuell anwählen, 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 lediglich 2.100 1/min. Eine Autohold-Funktion sowie eine Berganfahrhilfe sind ebenso Serie wie auch das Start-Stopp-System, das den Benziner stets mit einem leichten Rucken anwirft.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

Der Geradauslauf zählt nicht zu den Stärken des G70. Vor allem bei höheren Geschwindigkeiten sind häufig leichte Lenkkorrekturen erforderlich, die Langstreckenfahrten anstrengend machen.

⊕ Genesis hat bei der Fahrwerksabstimmung einen hohen Aufwand betrieben. Das belegen sowohl die hochwertigen Fahrwerkskomponenten als auch die aufwändige Abstimmungsarbeit auf der anspruchsvollen Nordschleife des Nürburgrings. Das Ergebnis kann hinsichtlich der Fahrstabilität und Fahrdynamik vollauf überzeugen, hier reichen dem G70 nur wenige Konkurrenten das Wasser.

Verantwortlich hierfür sind neben der Heckantriebsarchitektur samt ausgewogener Gewichtsverteilung und der gekonnten Fahrwerksabstimmung die sportliche 19-Zoll-Mischbereifung (Michelin Pilot Sport 4S). Nicht nur auf öffentlichen Straßen, auch im ADAC Ausweichtest überzeugt der G70 mit hoher Fahrstabilität und hoher Fahrdynamik, die Limousine bereitet sportlichen Fahrnaturen großen Fahrspaß. Als Sport ist der Hecktriebler serienmäßig mit einem mechanischen Sperrdifferenzial ausgerüstet, das die Traktion besonders beim Herausbeschleunigen aus Kurven nochmals verbessert.

## 2,6 Lenkung

⊕ Die Servolenkung bietet ein ordentliches Lenkgefühl. Die Präzision profitiert von der direkten Übersetzung – von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,5 Umdrehungen notwendig – sowie der spontanen Umsetzung der Lenkbefehle. Die Abstimmung passt zur sportlichen Ausrichtung des G70. Leider ist die Mittellage nicht sauber definiert, was sich besonders bei Autobahnfahrten durch die ständigen Lenkkorrekturen negativ bemerkbar macht.

## 2,9 Bremse

Die beim G70 Sport serienmäßige Brembo-Bremsanlage mit überzeugt zwar mit einer guten Dosierbarkeit und guter Standfestigkeit, die Bremswerte können mit 36,4 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) aber nicht vollauf überzeugen – besonders in Anbetracht der anderweitig sehr überzeugenden Fahrndynamik.

# 1,3 SICHERHEIT

## 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Genesis stattet den G70 in allen Versionen bereits ab Werk mit zahlreichen Assistenten aus. Stets dabei ist ein Radarsensor für die Kollisionswarnung, den Notbremsassistenten sowie die automatische Distanzregelung (ACC). Das ACC ist an die serienmäßige Verkehrszeichenerkennung gekoppelt und kann die von der Fahrzeugkamera erkannten Geschwindigkeitsbegrenzungen nach Bestätigung durch den Fahrer übernehmen. Ebenfalls Serie sind ein Spurhalte- und Lenkassistent sowie eine Müdigkeitserkennung, die mit Kameras im Kombiinstrument den Fahrer beobachtet und beispielsweise ermahnt, den Blick nach vorn auf die Straße zu richten. Zudem bringt der G70 serienmäßig einen Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung hinten und Ausstiegswarnung mit. Ordert man das Technikpaket, wird beim Betätigen des Blinkers eine rückwärtige Ansicht der jeweiligen Fahrzeugseite ins Kombiinstrument eingeblendet, zudem hält damit ein Head-up-Display Einzug in den Innenraum.

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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

## 1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der G70 kann im Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 89 Prozent bei der Insassensicherheit erzielen (Test: 12/2021) und erhält insgesamt eine Fünf-Sterne-Bewertung. Er bietet Frontairbags, Seitenairbags vorn und im Fond sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zusätzlich gibt es einen Mittellairbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie einen Knieairbag für den Fahrer. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von 2 m. Die Fondkopfstützen sind grundsätzlich zu kurz, allerdings kann der stark abfallende Dachhimmel eine schützende Funktion übernehmen und dadurch ein Überstrecken des Kopfes verhindern. Die Insassen werden aktiv ermahnt, sich

anzugurten. 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 Fondkopfstütze lässt sich nur wenig herausziehen und bietet damit für Erwachsene keine ausreichende Schutzfunktion. Für Warndreieck und Verbandkasten gibt es keinen definierten Platz im Kofferraum, die Tasche wird lediglich per Klettband am Ladeboden fixiert.

## 2,2 Kindersicherheit

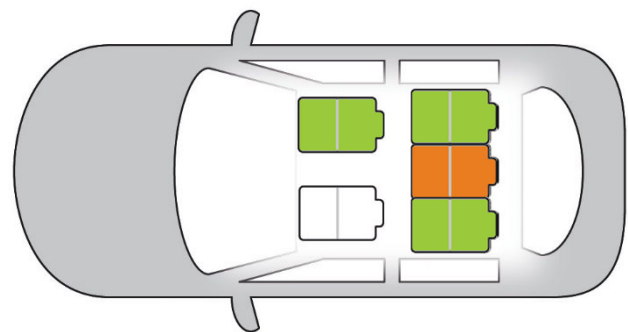
⊕ Mit 87 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem G70 eine gute Kindersicherheit (Test: 12/2021). Allgemein eignet sich der Koreaner gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen – zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Verankerung. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen gut erreichbare Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung. Alle elektrischen Fensterheber sowie die Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung lässt sich per Schlüsselschalter in der jeweiligen Fondtür de- bzw. aktivieren.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz, der wie üblich keine Isofix-Halterungen besitzt, lässt sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz nicht lagestabil befestigen. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des

jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

### 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)

## 2,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der G70 ordentlich ab, beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm reicht es nur für 76 Prozent der möglichen Punkte (Test: 12/2021). 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/CO<sub>2</sub>

⊖ Der Genesis G70 2.0T Automatik kommt im ADAC Ecotest auf eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 246 g/km – daraus folgt ein Verbrauch von hohen 9,4 l Super auf 100 km. Das ist nicht nur absolut gesehen sehr viel. Der Koreaner bekommt dafür lediglich einen von 60 möglichen Punkten in der CO<sub>2</sub>-Bewertung gibt. Die Verbräuche im Einzelnen: Innerorts liegt der Verbrauch bei 10,1 l, außerorts bei 7,9 l und auf der Autobahn bei hohen 11,3 l/100 km.

### 2,6 Schadstoffe

Das Abgasreinigungssystem arbeitet nicht optimal. 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 G70 2.0T hier auf 34 von 50 möglichen Punkten und insgesamt lediglich von 35 Punkte. Dafür gibt es zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

## 3,7 AUTOKOSTEN

### 3,7 Monatliche Gesamtkosten

Der G70 2.0T ist in der Ausstattungslinie Luxury Line ab 48.490 Euro zu haben – das ist für eine 245 PS starke Premium-Limousine der Mittelklasse ein attraktiver Preis. Hinzu kommt, dass bereits die Serienausstattung sehr umfangreich ausfällt. Sowohl die Komfort- als auch die Sicherheitsausstattung lässt kaum Wünsche offen. Der getestete G70 Sport ab 49.6600 Euro bringt zusätzlich unter anderem 19-Zoll-Aluräder, eine adaptive Dämpferregelung und ein Sperrdifferential mit. Zum Vergleich: Um die deutschen Konkurrenten auf ein ähnliches Ausstattungsniveau zu hieven, muss man deutlich mehr als 60.000 Euro aufbringen. Die Unterhaltskosten sind

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	10,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	11,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	9,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

vergleichsweise hoch, was neben ungünstigen Versicherungseinstufungen, der teuren Kfz-Steuer (252 Euro) auch an den hohen Kraftstoffkosten liegt.

⊕ Ein großer Vorteil ist die fünfjährige Garantie inklusive aller Inspektionsarbeiten – das ist in dieser Klasse einmalig. Die lange Garantie ist zudem hilfreich beim Wiederverkauf – allerdings sollte man darauf achten, die Wartungen und Reparaturen nach Herstellervorgaben durchführen zu lassen, damit der Garantieschutz nicht erlöscht.

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0T Automatik	2.0T Plus AWD Automatik	2.2D Automatik
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/2199
Leistung [kW (PS)]	145 (197)	180 (245)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	353/1450	353/1450	441/1750
0-100 km/h [s]	8,8	6,6	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	224	240	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	8,0   S	9,1   S	6,4   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	181	206	166
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/28/26	16/28/26	16/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	252	344	374
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	939	1078	940
Preis [Euro]	39.100	48.490	41.500

## 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-Haftpf.  
 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	1.998 ccm
Leistung	180 kW/245 PS bei 6.200 1/min
Maximales Drehmoment	353 Nm bei 1.450 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP)	181 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	2,24 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40 R19Y/255/35 R19Y
Länge/Breite/Höhe	4.685/1.850/1.400 mm
Leergewicht/Zuladung	1.675/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	100 kg/-
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/k.A.
Produktion	Korea, Ulsan

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R19 93Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4S
Wendekreis links/rechts	11,8/11,9 m
Ecotest-Verbrauch	9,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	10,1/7,9/11,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	212 g/km (WTW* 246 g/km)
Reichweite	635 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.670/470 kg
Kofferraum normal/geklappt	325/780 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>209 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>103 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>169 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>559 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1040 Euro		
Steuer pro Jahr	252 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/28/26		
Basispreis G70 2.0T Plus Sport Automatik	47.610 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.08.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	56.090
Km-Stand bei Testbeginn	7.311 km
Auffälligkeiten/Mängel	Fahrersitz knarzt

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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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	3.570 Euro° (Paket)/Serie
Parkenassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/3.570 Euro° (Paket)
Head-up-Display	3.570 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/2.040 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60:40)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	820 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.060 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

### AUTOKOSTEN

3,7

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

Stand: Mai 2022

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