



Genesis G70 Shooting Brake 2.2D Sport Automatik

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (147 kW/200 PS)

Genesis hat mit dem G70 Shooting Brake einen speziell für den europäischen Markt entwickelten Kombi auf den Markt. Dies ist für eine Marke mit zumindest aktuell noch überschaubaren Absatzzahlen bemerkenswert, spielen Kombis global gesehen doch lediglich in Europa und auch hier nur in wenigen Ländern eine relevante Rolle. Zudem ist der G70 Shooting Brake als Lifestyle-Laster spitz platziert, für Kunden mit ernsthaften Transportaufgaben kommt der Fünftürer nicht in Betracht, zu klein und zu schlecht zugänglich fällt der Gepäckraum aus. Keine Frage, den G70 Shooting Brake kauft man aus anderen Gründen. Hierzu zählen neben dem sehr schicken Karosseriekleid vor allem das edle Interieur, die sportlichen Fahreigenschaften oder das hohe Sicherheitsniveau. Unter der langen Motorhaube des Hecktrieblers steckt im Falle des Testwagens ein 200 PS starker Turbodiesel, der für souveräne Fahrleistungen sorgt. Der Verbrauch im ADAC Ecotest fällt mit 7,1 l/100 km allerdings ziemlich hoch – hier sind die deutschen Konkurrenten deutlich effizienter. Wer hierüber hinwegsieht bekommt mit dem Genesis G70 Shooting Brake 2.2D nicht nur einen außergewöhnlichen, sondern mit einem Grundpreis von 46.910 Euro und einer geradezu luxuriösen Serienausstattung auch preislich sehr attraktiven Kombi. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4 Avant, BMW 3er Touring, Mercedes C-Klasse T-Modell, Volvo V60.

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

- hoher Verbrauch, kleiner Kofferraum, keine Dachlasten erlaubt, Kopfstützen hinten zu kurz

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **3,6**

Zielgruppencheck

Familie **3,0**

Stadtverkehr **3,6**

Senioren **3,2**

Langstrecke **2,8**

Transport **3,3**

Fahrspaß **2,3**

Preis/Leistung **3,0**

Ecotest ★★☆☆☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Der Genesis überzeugt mit einer guten Verarbeitungs- und Materialqualität. Die Karosserie ist sauber gefertigt, lediglich der fehlende Klarlack im Bereich des Kofferraums und auf der Unterseite der Motorhaube fällt 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

3,3 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 473 kg – das ist für einen Kombi nicht sonderlich viel. 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. Das macht den Genesis zu einem vergleichsweise unhandlichen Auto. Die Reichweite auf Basis des Ecotest-Verbrauchs beträgt ordentliche 845 km.

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

2,7 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 und das fehlende dritte Seitenfenster. Immerhin lassen sich durch die flach abfallende

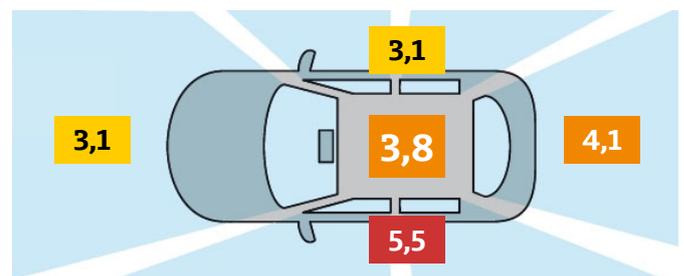
sind Armaturenbrett und Türverkleidungen im oberen Bereich geschäumt, an den A- und B-Säulen sowie den Sonnenblenden erfüllen die Fingerspitzen schmeichelnden Stoff. Die serienmäßigen Lederpolster sowie rote Kontrastnähte an Sitzen, Lenkrad und Armaturenbrett werten das Interieur zusätzlich auf. Der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



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

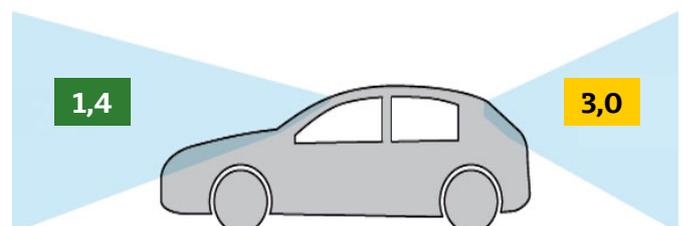
Rundumsicht

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.



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-

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Fahrer des Genesis G70 Shooting Brake 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 39 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

3,3 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum des G70 Shooting Brake fasst unter der Laderaumabdeckung für einen Mittelklasse-Kombi bescheidene 300 l. Fährt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen aufgrund der schräg verlaufenden Heckklappe lediglich auf 370 l. Alternativ kann man im Kofferraum dann bis zu sieben Getränkekisten unterbringen, das ist wahrlich nicht viel. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 650 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.040 l Volumen verfügbar.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrisch angetriebene Heckklappe hat der G70 Shooting Brake serienmäßig. Der Kofferraumtaster ist außen elegant in den Heckwischer integriert und prinzipiell gut erreichbar – das muss man beim Erstkontakt wissen. 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 Klappe öffnet selbst für knapp 2 m hoch genug, sodass sich auch großgewachsene Personen nicht den Kopf stoßen. Die Ladeöffnung ist Kombi-typisch recht hoch, aufgrund der breiten Heckleuchten ist die Öffnung im unteren Bereich allerdings ziemlich schmal. Bei Dunkelheit wird der große Kofferraum von zwei Lampen recht hell ausgeleuchtet.

⊖ Für die Laderaumabdeckung verwendet Genesis nicht wie bei Kombis üblich eine Rollo, sondern zwei starre Elemente, die sich nicht einfahren lassen und umständlich ausgebaut werden müssen, wenn sie im Weg sind. Das haben die Entwickler schlecht gelöst.

Scheinwerfer, die eine gute, aber etwas ungleichmäßige Fahrbahnausleuchtung bieten; ein Abbiegelicht ist nicht vorhanden. Der serienmäßige Fernlichtassistent kann immerhin automatisch auf- und abblenden. Optional verfügen die LED-Scheinwerfer zudem über eine adaptive Lichtverteilung sowie einen dynamischen Fernlichtassistenten.

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



Lediglich 300 l Gepäck fasst der Kofferraum des G70 Shooting Brake. In diesem Punkt bieten bereits viele Modelle schon in der unteren Mittelklasse mehr Platz.



Die Ladekante mit einer Höhe von 70 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich serienmäßig dreigeteilt geteilt umklappen. Das Entriegeln der Lehnen gelingt einfach über Hebel außen an der Rücksitzbank oder seitlich im Kofferraum – die Sitze klappen dann von alleine nach vorn um. Sind die Vordersitze ganz nach hinten gestellt, muss allerdings die jeweilige Kopfstütze der Rücksitzlehne entfernt werden. Für die äußeren Sicherheitsgurte im Fond gibt es extra

Halterungen, aber auch wenn man diese nicht benutzt, besteht keine Einklemmgefahr für die Gurte. Der Gepäckraum bietet an den Seiten je ein kleines Staufach, zwei Taschenhaken sowie ein 20 l großes Fach unter dem Kofferraumboden, in dem Kleinteile verstaut werden können. Vier stabile Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens ermöglichen das bodennahe Einspannen eines Gepäcknetzes.

2,4 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 Klimabedieneinheit. 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)

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.

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

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.

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

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

3,4 Raumangebot hinten

Im Fond des G70 Shooting Brake geht es ziemlich beengt zu, hier rangiert der Genesis deutlich unter dem Klassendurchschnitt. Bereits ab einer Größe von knapp 1,85 m nehmen Knie und Kopf Kontakt mit den Vordersitzen bzw. dem Dachhimmel auf. Das Raumgefühl fällt ebenfalls mäßig aus. Verantwortlich hierfür sind neben den schmalen Fensterflächen besonders der breite Mittelunnel und der dunkle Dachhimmel.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m bequem Platz.

3,3 Innenraum-Variabilität

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

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

2,5 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. Auf der Autobahn kommt der G70 Shooting Brake 2.2D besser

zurecht als eine zuvor getestete Limousine mit dem Zweiliter-Turbobenziner – das zusätzliche Gewicht (plus 130 kg) scheint dem Kombi mit dem Dieselmotor jedenfalls unter diesem Aspekt gut zu tun. Insgesamt kann man mit dem gebotenen Federungskomfort durchaus leben, auch wenn der Koreaner die Fahrdynamik und weniger den Fahrwerkskomfort im Fokus hat.

2,5 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.

3,2 Innengeräusch

Im Vergleich zum SUV GV70 2.2D ist der Geräuschpegel im Innenraum des G70 Shooting Brake 2.2D hörbar höher, bei Tempo 130 beträgt der Schalldruckpegel 68,9 dB(A) – der GV70 kam auf 65,5 dB(A). Neben den bei höheren Geschwindigkeiten

dominierenden Windgeräuschen ist im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich der akustisch recht präsent Dieselmotor verantwortlich, doch auch die Abrollgeräusche der 19-Zöller fallen überdurchschnittlich hoch aus.

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.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der 200 PS leistende und mit einem maximalen Drehmoment von 440 Nm gesegnete Turbodiesel motorisiert den G70 Shooting Brake souverän, der Wunsch nach mehr Leistung kommt kaum auf. Von 60 auf 100 km/h geht es bei

Bedarf in 4,7 s, von 80 auf 120 km/h in 6,2 s. Genesis gibt den Wert für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 7,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 225 km/h.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder wartet mit einer ordentlichen Laufkultur auf, der Selbstzünder läuft allerdings recht rau. Gerade bei niedrigeren Drehzahlen dringen deutliche Vibrationen bis in den Innenraum, hauptsächlich am Lenkrad zu spüren. Der 2,2-l-Diesel verkneift sich störendes Brummen, beim Ausdrehen wird

das Aggregat jedoch lauter, aber nicht störend. Der Turbodiesel reagiert etwas verzögert auf Gasbefehle, entfaltet allerdings seine Leistung recht gleichmäßig – der Hubraum macht sich durchaus positiv bemerkbar.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der G70 Shooting Brake 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 1.950 1/min. Eine Autohold-Funktion sowie eine Berganfahrhilfe sind ebenso Serie wie auch das Start-Stopp-System, das den Diesel stets mit einem leichten Rucken anwirft.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 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 Sperrdifferential ausgerüstet, das die Traktion besonders beim Herausbeschleunigen aus Kurven nochmals verbessert.

2,4 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.

1,9 Bremse

⊕ Die beim G70 Sport serienmäßige Brembo-Bremsanlage kann im G70 Shooting Brake vollauf überzeugen. Sie punktet mit einer guten Dosierbarkeit und kurzen Bremswegen. Aus 100 km/h kommt der Kombi bereits nach 33,4 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen).

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Genesis stattet den G70 Shooting Brake 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

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

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.

1,6 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 2,05 m. 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. Ein Gepäckraumtrennnetz ist für den Kombi nicht zu haben. Für Warndreieck und Verbandkasten gibt es keinen definierten Platz im Kofferraum, die Tasche wird lediglich per Klettband am Ladeboden fixiert.

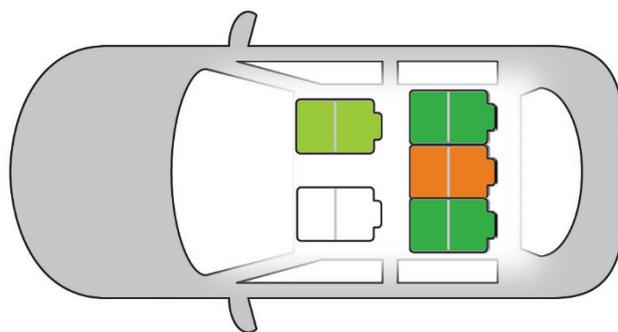
2,1 Kindersicherheit

⊕ Mit 87 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem G70 Shooting Brake 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.

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)

⊖ 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

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.

3,5 UMWELT/ECOTEST

5,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der G70 Shooting Brake 2.2D auf einen Durchschnittsverbrauch von 7,1 Diesel pro 100 km – das ist für einen modernen Diesel der 200-PS-Klasse sehr viel. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 221 g/km, wofür der Koreaner 10 von 60 möglichen Punkten erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,8, außerorts bei 6,2 und auf der Autobahn bei 8,0 l auf 100 km.

2,0 Schadstoffe

⊕ Der Selbstzünder verfügt über einen SCR-Katalysator samt Dieselpartikelfilter zur Reduzierung der Stickstoffoxide (NO_x) im Abgas. Im Autobahnzyklus mit hohem Vollastanteil verliert er allerdings einige Punkte, da die Stickstoffoxide oberhalb des anspruchsvollen Grenzwerts des ADAC Ecotest liegen. Somit kommt der G70 Shooting Brake 2.2D in der Schadstoffwertung auf 40 Zähler und somit insgesamt auf 60 Punkte, was drei Sterne im ADAC Ecotest bedeutet.

3,6 AUTOKOSTEN

3,6 Monatliche Gesamtkosten

Der G70 Shooting Brake 2.2D ist in der Ausstattungslinie Premium ab 42.700 Euro zu haben – das ist für einen Premium-Kombi 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 46.910 Euro zeigt sich hier nochmals spendabler und bringt zusätzlich unter anderem eine adaptive Dämpferregelung, Sperrdifferential, Lenkradheizung sowie Ledersitze (statt Kunstleder) mit. Zum Vergleich: Um die deutschen Konkurrenten auf ein ähnliches Ausstattungsniveau zu hieven, muss man mehr als 60.000 Euro investieren. Die Unterhaltskosten sind vergleichsweise

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

hoch, was neben ungünstigen Versicherungseinstufungen, der teuren Kfz-Steuer (407 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 AWD Automatik	2.2D Automatik
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5
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]	9,3	6,9	7,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	218	235	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	8,5 S	9,3 S	6,8 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	194	212	177
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/28/26	16/28/26	16/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	296	368	407
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	964	1092	957
Preis [Euro]	40.300	49.690	42.700

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-Zyl.-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.199 ccm
Leistung	147 kW/200 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	440 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,8 l
CO ₂ -Ausstoß	177 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A./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	1.810/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	465/1.535 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	100 kg/k.A.
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/k.A.
Produktion	Korea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen	225/40 ZR19 93Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,0 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/6,2/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	188 g/km (WTW* 221 g/km)
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.802/473 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	300/650/1.040 l

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

Betriebskosten	175 Euro	Werkstattkosten	93 Euro
Fixkosten	182 Euro	Wertverlust	562 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1012 Euro		
Steuer pro Jahr	407 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/28/26		
Basispreis G70 Shooting Brake 2.2D Sport Automatik	46.910 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.10.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.340 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.676 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	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
Spurwechslassistent	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	-
Metalllackierung	820 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.060 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,6

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

Stand: Mai 2022

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