



## Genesis GV80 3.0D Luxus AWD Aut.

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (204 kW/278 PS)

Hyundai gliederte im Jahr 2015 die Nobelmarke Genesis aus, die nun seit 2021 ihre Modelle auch auf dem europäischen Markt anbietet. So tritt seit August 2021 das SUV GV80 in der oberen Mittelklasse an, das mit einem imposanten Erscheinungsbild aufwartet. Das Exterieurdesign prägen doppelreihige LED-Lichtstreifen an Front und Heck sowie ein pompöser, wappenförmiger Kühlergrill und erinnert an den Bentley Bentayga – beide stammen auch aus derselben Feder (Designer: Luc Donckerwolke). Der variable Innenraum überzeugt mit wertigen Materialien, guter Verarbeitung sowie einem guten Raumangebot für fünf Passagiere und Gepäck – gegen Aufpreis bietet der Fünftürer sogar sieben Sitzplätze. Die schieren Ausmaße des Autos machen es unhandlich, sodass es im engen Stadtverkehr deplatziert erscheint. Auf der Autobahn fühlt er sich hingegen pudelwohl und bietet einen beachtlichen Federungs- und Fahrkomfort, so lassen sich selbst lange Etappen entspannt zurücklegen.

Im ADAC Autotest tritt der Fünfsitzer in der Ausstattungslinie Luxus mit dem 278-PS-Turbodiesel an, der ein maximales Drehmoment von bis zu 588 Nm erzeugt – Allradantrieb sowie Achtstufen-Automatik sind Serie. Mit dem 3,0-l-Sechszylinder ist der Koreaner kraftvoll motorisiert und recht dynamisch unterwegs, den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller mit 7,5 s an und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 230 km/h. Unverständlich ist allerdings, dass der Antriebsstrang ganz ohne Hybridisierung auskommen muss, sodass er aus einer bereits vergangenen Zeit zu kommen scheint – das bescheinigt auch der ADAC Ecotest: Ein Durchschnittsverbrauch von 9,2 l Diesel/100 km ist selbst bei einem knapp 2,3 t schweren SUV nicht zeitgemäß. Immerhin sind die Schadstoffemissionen insgesamt auf einem niedrigen Niveau.

Der Genesis GV80 3.0D Luxus AWD Automatik ist ab 70.100 Euro erhältlich und bringt bereits serienmäßig zahlreiche Annehmlichkeiten sowie Assistenten mit. Der vergleichbare BMW X5 xDrive30d M Sportpaket Steptronic Sport mit einem 286-PS-Diesel kostet bereits in der Basisausstattung 20.000 Euro mehr. Die Garantieleistungen lassen die hochpreisigen Konkurrenten zudem alt aussehen: Genesis verspricht zum Markeneintritt einen fünfjährigen Rundum-Service inklusive persönlichem Ansprechpartner, Garantie, Wartung, Hol- und Bring-Service, Pannenhilfe sowie Over-the-Air-Updates – das ist vorbildlich. **Konkurrenten:** u. a. BMW X5, Mercedes-Benz GLE, Volkswagen Touareg.

- +** großer und variabler Innenraum, bis sieben Sitze verfügbar, gute Verarbeitungs- und Materialqualität, kräftiger Allradantrieb, umfangreiche Serienausstattung, hohe Dach-, Stütz- und Anhängelasten, fünf Jahre Rundum-Service
- hoher Kraftstoffverbrauch, Einklemm- und Verletzungsgefahr an der Heckklappe, eingeschränkte Rundumsicht, unpraktisch im engen Stadtverkehr

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **k.A.**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,3</b>
	Stadtverkehr	<b>4,4</b>
	Senioren	<b>2,9</b>
	Langstrecke	<b>2,3</b>
	Transport	<b>1,8</b>
	Fahrspaß	<b>2,3</b>
	Preis/Leistung	<b>1,2</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,8 Verarbeitung

⊕ An der Karosseriequalität gibt es wenig auszusetzen, die Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Allerdings ist die Karosserie, die beispielsweise bei geöffneter Heckklappe sichtbar wird, nicht mit Klarlack versehen. 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 ist teilweise offen. Im Innenraum kann der Koreaner seinem Premiumanspruch durchaus gerecht werden. Die Türverkleidungen und das

Armaturenbrett sind weich gestaltet, der Dachhimmel hochwertig, die A- und B-Säulenverkleidungen mit Stoff überzogen und die gepolsterten Sonnenblenden fühlen sich angenehm hochwertig an. Offenporiges Echtholz, Armaturenbrett und Türverkleidungen mit (Kunst-)Leder und Steppnähten werten den Innenraum ebenso auf wie auch silberne Applikationen an einigen Kanten und Rändern. 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.

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 9,2 l/100 km hat der GV80 3.0D mit dem 80 l großen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 870 km. Der AdBlue-Tank fasst serienmäßig 18 l und lässt sich bequem über den Stutzen unter der Tankklappe befüllen.

Ab Werk ist der Genesis mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglichen kann. Ein vollwertiges Ersatzrad gibt es nicht, immerhin ist ein Notrad samt Wagenheber und Radmutter Schlüssel gegen Aufpreis erhältlich.

⊕ Hinsichtlich der Transportqualitäten hat der Koreaner Einiges zu bieten: Die mögliche Zuladung im Falle des Test-

wagens beträgt großzügige 664 kg, wovon bis zu 100 kg auf dem Dach transportiert werden können. Serienmäßig gibt es eine Dachreling, die die Installation eines Dachträgers vereinfacht. Die maximal zulässige Anhängelast liegt bei üppigen 2,7 t für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast darf bis zu 182 kg betragen, was selbst für einen Fahrradträger inklusive mehrerer Pedelegs ausreicht.

⊖ Mit seinen 4,95 m Länge, einer Breite von 2,16 m (inklusive Außenspiegel) und einem Wendekreis von 12,8 m ist der GV80 im engen Stadtgebiet sehr sperrig und unhandlich.

### 3,1 Licht und Sicht

Angenehm für einen sehr guten Überblick auf den umliegenden Verkehr ist die hohe Sitzposition im SUV. Das Abschätzen der Fahrzeugenden klappt nach hinten recht ordentlich, nach vorn ist es weniger leicht, da die Vorderkante der langen Motorhaube nicht im Blickfeld des Fahrers liegt. Die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera sind beim Rangieren sehr praktisch. Optional ist ein Einparkassistent sowie ein 360-Grad-Kamerasystem verfügbar.

Die Rundumsicht liegt im noch zufriedenstellenden Bereich, die ADAC Messung zeigt hauptsächlich starke Sichteinschränkungen durch die C- und D-Säulen; zudem sind die Kopfstützen im Fond nicht versenkbar.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, auch die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Ebenso serienmäßig sind gute LED-Scheinwerfer, die aber nicht über ein Abbiegelicht verfügen; der serienmäßige Fernlichtassistent kann immerhin automatisch auf- und abblenden.

⊖ Niedrige Gegenstände vor dem Wagen lassen sich wegen der hohen Motorhaube nur ausreichend erkennen, hinten fällt dies durch den hohen Heckabschluss nochmals schwerer. Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich



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

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. Den Frontscheinwerfern fehlt eine Reinigungsanlage, zudem wird das Fernlicht über einzelne Lichtsegmente realisiert, die hinsichtlich der Ausleuchtung weniger überzeugen können.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit seiner hohen Karosserie bietet der GV80 gegenüber beispielsweise einer flachen Limousine wie dem G80 aus gleichem Hause Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit knapp 66 cm günstig über der Straße und die Türausschnitte sind breit und hoch. Einziger Nachteil ist der hohe Schweller, man muss daher die Beine weit anheben. Auch hinten kann man dank der großen Türen leicht ein- und aussteigen. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Genesis serienmäßig.

⊖ Die vorderen wie hinteren Türen werden an drei Positionen gehalten, die Haltekräfte der einzelnen Rastungen könnten aber etwas höher sein.

Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug

## 1,5 Kofferraum-Volumen

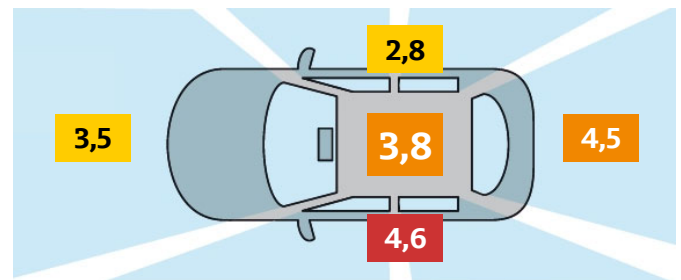
⊕ Der Gepäckraum des GV80 fasst unter der Kofferraumabdeckung 485 l. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf üppige 780 l. Klappt man alle Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 870 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.620 l Volumen verfügbar.

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe hat der GV80 serienmäßig. Der Kofferraumtaster ist außen in den Heckwischer integriert und prinzipiell gut erreichbar, dennoch übersieht man ihn zunächst leicht. 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 Klappe öffnet hoch genug, sodass sich auch große Erwachsene mit 1,90 m nicht den Kopf stoßen. Weniger praktisch ist die hohe Ladekante, sie liegt 81 cm über der Straße; immerhin stört innen keine Stufe, die 2 cm zwischen Kofferraumboden und Ladekante sind nicht der Rede wert. Die Ladeöffnung ist hoch

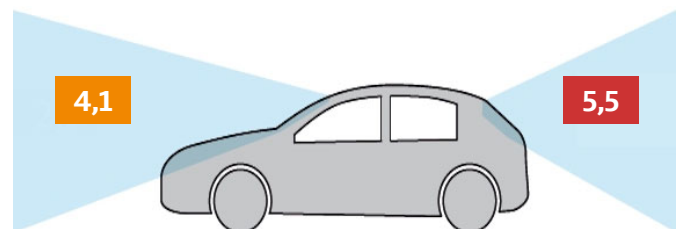
## Rundumsicht

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

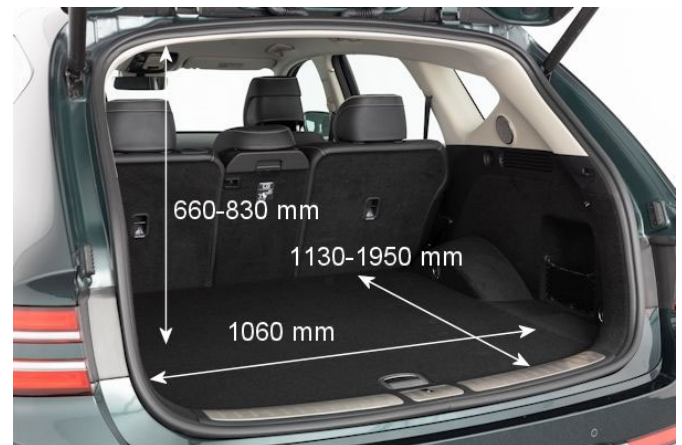


## Vorderes und hinteres Nahfeld

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



über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 485 l Volumen bietet der Kofferraum des Koreaners reichlich Platz für das Gepäck.

und breit, der Kofferraum so mit großen Gegenständen günstig zu beladen. Die finden auch problemlos Platz, weil das Ladeabteil großzügig dimensioniert ist und ein günstiges Format hat. Dabei kann das Gepäckraumrollo unter dem Kofferraumboden verstaut werden.

Bei Dunkelheit wird der große Kofferraum von zwei Lampen recht hell ausgeleuchtet.

## 1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich beim SUV serienmäßig dreigeteilt elektrisch umklappen, Tasten befinden sich sowohl außen an der Rücksitzbank als auch an der linken Gepäckraumverkleidung – die Sitze klappen dann von alleine nach vorn um. Sind die Vordersitze ganz nach hinten gestellt, muss die jeweilige Kopfstütze der Rücksitzlehne zunächst entfernt werden. Für die Gurte gibt es extra Halterungen, aber auch wenn man diese nicht benutzt, besteht keine Einklemmgefahr für sie.

Der Gepäckraum bietet ein kleines Staufach auf der rechten Seite, zwei Taschenhaken sowie ein 50 l großes Fach unter dem Kofferraumboden, in dem Kleinteile verräumt werden können.

Vier stabile Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens ermöglichen das bodennahe Einspannen eines Gepäcknetzes.

## 2,1 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 handtellergroßes Drehrad die Fahrstufe ausgewählt. Die meisten Schalter sind recht groß und klar beschriftet (Symbole oder in Englisch) sowie im Blickfeld des Fahrers. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Einstellung von Sitzen (elektrisch, Memory-Funktion für Fahrerseite optional) und Lenkrad (ebenfalls elektrisch) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand, lediglich die Touchfunktionen bei der Klimabedienung für beispielweise Gebläsestufe oder Sitzheizung/-lüftung erfordern Treffsicherheit. Erfreulicherweise verfügt der G80 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 GV80 mit einem 12,3-Zoll-



Die 81 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

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.

## 1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Fast alles, was es an Multimedia-Ausstattung für den GV80 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 kabelgebundene Smartphone-Anbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist ebenfalls möglich. Genesis verbaut serienmäßig ein umfangreiches

Surround-Sound-Lautsprechersystem, das einen guten Klang bietet. Gegen Aufpreis ist für den GV80 Luxus ein Premium-Soundsystem von Lexicon erhältlich. Es gibt zahlreiche USB-Anschlüsse und 12-V-Steckdosen, verteilt von vorn bis in den Kofferraum, die induktive Ladeschale ist hingegen optional an Bord.

⊖ Einen klassischen AUX-Anschluss gibt es nicht, ebenso sucht man ein CD- oder DVD-Laufwerk vergeblich.

## 1,9 Raumangebot vorn

⊕ Wie es sich für ein großes SUV gehört, bietet der GV80 reichlich Platz im Innenraum. Trotzdem reicht der vorn nur für knapp 1,95 m große Personen, wobei die Beinfreiheit limitierend ist, weil sich die Sitze nicht weiter nach hinten schieben lassen; die Kopffreiheit würde auch für 2,10 m große Menschen ausreichen. Breit genug ist der Innenraum vorn

ohne Zweifel, und so empfindet man das Raumangebot als sehr großzügig. Lediglich die wuchtige Mittelkonsole und das hoch aufbauende Armaturenbrett wirken etwas einschränkend, optional kann man ein großes Panorama-Schiebedach ordern, wodurch der Innenraum noch heller wird.

## 1,9 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen selbst 1,95 m große Personen problemlos Platz; begrenzend wirkt hier die Kopffreiheit, die Beinfreiheit würde selbst für über zwei Meter große Leute reichen. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es etwas enger – eher für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist gut, auch wenn die hohe Seitenlinie weniger großzügig wirkt. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht bis zur Rückbank und ermöglicht einen luftigeren Raumeindruck.



Im Fond finden selbst Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m bequem Platz.

## 2,7 Innenraum-Variabilität

Bezüglich Variabilität des Innenraums ist der GV80 gut aufgestellt. Die Lehne der hinteren Sitzreihe kann man dreigeteilt umklappen oder in der Neigung einstellen sowie die Sitzbank in der Länge verschieben (gegen Aufpreis auch elektrisch). Im vorderen Bereich gibt es zahlreiche Ablagen und Fächer, offene wie geschlossene, ein Brillenfach sowie selbstverständlich Becherhalter. In den ansonsten zumindest ausreichend großen Türfächern können jedoch nur 0,5-l-Flaschen verstaut werden.

Hinten ist das Angebot nicht mehr ganz so üppig, die Türfächer fallen kleiner aus, fassen aber immer noch kleinere Flaschen, es gibt geschlossene Lehnentaschen und zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne.

Das kompakte Handschuhfach ist beleuchtet, verschließbar und mit Filz ausgekleidet, allerdings nicht klimatisierbar.

## 2,0 KOMFORT

### 2,0 Federung

⊕ Der Genesis GV80 ist serienmäßig mit adaptiven Dämpfern ausgestattet. Das System analysiert den Zustand der Straße und

passt abhängig von den erfassten Daten die Dämpfungscharakteristik an. Zudem kann der Fahrer selbst

unterschiedliche Kennfelder vorwählen, die das SUV entweder komfortabler oder straffer ansprechen lassen. Im Komfort-Modus halten sich die Wankbewegungen in Grenzen, allerdings verdaut das Fahrwerk für ein Auto der oberen Mittelklasse Unebenheiten und Einzelhindernisse wenig souverän – hier machen sich die riesigen und sehr schweren 22-Zöller (Serie) negativ bemerkbar. Kopfsteinpflaster wird

hingegen souverän geschluckt. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten, sodass der GV80 sich wirklich gut für lange Autobahnfahrten eignet. Das Fahrwerk bietet einen insgesamt guten Komfort, reicht aber nicht an die besten Konkurrenten mit Luftfederung heran. Der Sport-Modus lässt den Koreaner spürbar straffer agieren.

## 2,3 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 annehmbar über längere Zeit sitzen, denn der Kniewinkel ist SUV-typisch angenehm, zudem kann man die Sitze längs einstellen und die Lehnenneigung anpassen.

⊖ Auf dem Mittelplatz sitzt man dagegen nicht so angenehm, er ist zudem recht schmal ausgeführt.

## 2,5 Innengeräusch

⊕ Der GV80 ist insgesamt gut gedämmt, die geräuschdämmenden Front- und Seitenscheiben tragen ihren Teil dazu bei. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,7 dB(A) – da sind auch Gespräche in normaler Lautstärke möglich. Der Motor bleibt dabei dezent im Hintergrund, unter

Last und beim Ausdrehen ist er zwar deutlich wahrnehmbar, aber nicht störend. 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 hinten sowie Lenkradheizung inbegriffen. Abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule sind nicht erhältlich, gegen Aufpreis gibt es jedoch einen elektrischen Seitenvorhang hinten. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen

vorwählen. Sitzlüftung für die vorderen und hinteren Plätze bringt der GV80 optional mit.

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

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen

⊕ Der Sechszylinder-Turbodiesel leistet 278 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von stattlichen 588 Nm. Der GV80 ist mit der 3,0-l-Motorisierung trotz seines hohen Leergewichts von knapp 2,3 t flott unterwegs, der

Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist in 4,2 s erledigt, von 80 auf 120 km/h vergehen 5,3 s. Genesis gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 7,5 s und die Höchstgeschwindigkeit mit 230 km/h an.

### 1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Sechszylinder wartet mit einer guten Laufkultur auf, der Selbstzünder läuft kultiviert und vibrationsarm. Nur bei

niedrigen Drehzahlen dringen leichte Vibrationen bis in den Innenraum, hauptsächlich am Lenkrad zu spüren. Der 3,0-l-

Diesel verkneift sich störendes Brummen, beim Ausdrehen wird das Aggregat jedoch etwas lauter, aber nicht störend. Seine Leistung entfaltet der Turbodiesel gleichmäßig und reagiert

spontan auf Gasbefehle – der große Hubraum macht sich hier positiv bemerkbar.

## 1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Der GV80 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 handtellergrößen 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 1.800 1/min. Eine Autohold-Funktion sowie eine Berganfahrhilfe sind ebenso Serie, wie auch das einwandfrei funktionierende Start-Stopp-System.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der GV80 liegt sicher auf der Straße und bleibt selbst in schnell durchfahrenen Kurven sicher beherrschbar. Der Geradeauslauf ist recht gut, von ausgeprägten Spurrinnen lässt sich das SUV wenig beeinflussen. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen sowie etwas Seitenneigung und Nicken, alles bleibt aber im angenehmen Bereich. Lupft man in Kurven kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich ebenfalls gut beherrschen lässt. Der Allradantrieb hilft, selbst auf rutschigem Untergrund die Kraft des Motors zügig in Bewegung umzusetzen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Genesis mit der serienmäßigen 22-Zoll-Bereifung eine gelungene Vorstellung

ab; er umkurvt die Pylonen mit wirkungsvollem ESP-Einsatz, das beim Lastwechsel leicht nach außen drängende Heck wird wirkungsvoll eingebremst. Das Untersteuern nimmt zusätzlich Geschwindigkeit aus dem Manöver – allerdings nur so viel wie nötig. Von daher bleibt der Koreaner gut beherrschbar, da das ESP maßvoll regelt. Schleuder- oder gar Kipptendenz bestehen nicht.

Die Traktion ist dank des serienmäßigen Allradantriebs tadellos. Mit dem optionalen elektronischen Sperrdifferential ist der GV80 auch für das Gelände geeignet, da die Antriebskraft dann je nach Fahrsituation und Traktion auf das linke und rechte Hinterrad verteilt wird – hier stehen die Einstellungen Schlamm, Sand und Schnee zur Verfügung.

### 3,0 Lenkung

Die Lenkung mit elektronischer Lenkunterstützung ist insgesamt recht leichtgängig und dadurch rückmeldungsarm, passt insgesamt aber zum Charakter des GV80. Dabei spricht sie ordentlich an und Lenkbefehle werden gut umgesetzt, das etwas diffuse Gefühl um die Mittellage beeinträchtigt die

Zielgenauigkeit nicht übermäßig. Die variable Lenkungsübersetzung sorgt dafür, dass der Lenkaufwand innerorts nicht zu hoch ausfällt. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,6 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken.

### 2,1 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das SUV 33,9 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein guter Wert für einen knapp 2,3 t schweren Koloss. Die gripstarke Michelin Pilot Sport 4 SUV-Bereifung trägt hier

sicherlich ihren Teil zur guten Bremsperformance bei. Die Bremse spricht dabei passabel an und lässt sich einwandfrei dosieren.

## 1,5 SICHERHEIT

### 0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Genesis stattet den GV80 in beiden Ausstattungsvarianten bereits 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 Spurwechselsystem, eine Verkehrszeichen- sowie 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 sowie der Kreuzungsassistent die aktive Sicherheitsausstattung des GV80.

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.























### 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der GV80 kann im Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 91 Prozent bei der Insassensicherheit erzielen (Test: 05/2021) 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 Mittelairbag 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.

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.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,75 m guten Schutz, sie sollten weiter ausziehbar sein. Die mittlere Kopfstütze im Fond hat lediglich eine eingeschränkte Höhe und daher eine noch geringere Schutzwirkung. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil schlecht erreichbar. Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht erhältlich.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

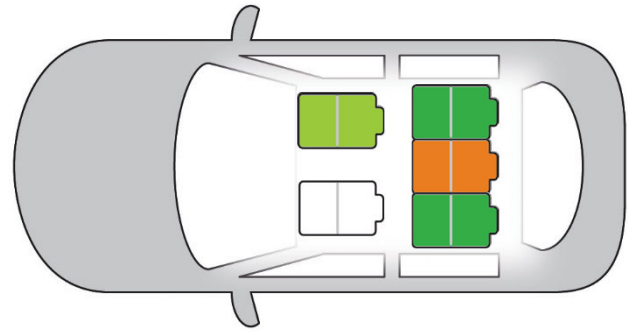
## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Mit 87 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem GV80 eine gute Kindersicherheit (Test: 05/2021). Allgemein eignet sich der Koreaner gut für den Transport von Kindern; beim Siebensitzer können bis zu fünf Kindersitze gleichzeitig verbaut werden (nicht im Testwagen). 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; 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.

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

### 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)

## 3,5 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der GV80 nicht sonderlich gut ab, beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm reicht es nur für magere 66 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.

## 4,0 UMWELT/ECOTEST

### 5,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der GV80 3.0D auf einen Durchschnittsverbrauch von 9,2 l Diesel pro 100 km. Das ist sehr viel für ein modernes Auto, auch wenn es sich um ein großes und leistungsstarkes SUV handelt. Damit verbunden ist

eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 286 g/km, wofür der Koreaner keinen einzigen von 60 möglichen Punkten erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,4, außerorts bei 8,0 und auf der Autobahn bei 11,0 l auf 100 km.

### 2,5 Schadstoffe

⊕ Der Selbstzünder verfügt über einen SCR-Katalysator samt Dieselpartikelfilter zur Reduzierung der Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>) im Abgas. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil gelingt es der Abgasnachbehandlung allerdings nicht, die Stickstoffoxide wirksam zu reduzieren, der

Grenzwert wird um ein Vielfaches überschritten. Das führt zu einigen Punkten Abzug im Bereich Schadstoffe, sodass der GV80 lediglich 35 Punkte erzielt. Da aus dem CO<sub>2</sub>-Kapitel keine Punkte hinzukommen, bleibt es bei 35 Punkten und damit nur zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

## k.A. AUTOKOSTEN

### k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der Genesis GV80 kann die Standard-Kostenbewertung des ADAC Autotest nicht durchlaufen, da weder die dafür erforderlichen Daten vorliegen noch der Restwertverlauf seriös abgeschätzt werden kann.

Der GV80 3.0D ist als Fünfsitzer in der Ausstattungslinie Premium ab 63.400 Euro zu haben – das ist für ein SUV der oberen Mittelklasse ein durchaus attraktiver Preis. Hinzu kommt, dass bereits die Serienausstattung sehr umfangreich ausfällt. Sowohl die Komfort- als auch die Sicherheitsausstattung lässt kaum Wünsche offen. Der getestete GV80 Luxus ab 70.100 Euro zeigt sich hier nochmals spendabler und bringt zusätzlich unter anderem Dreizonen-Klimaautomatik, 22-Zoll-Leichtmetallräder (statt 20-Zoll), Lenkradheizung, Sitzheizung vorn und hinten sowie Echtledersitze (statt Kunstleder) mit.

⊕ Ein großer Vorteil ist die fünfjährige Garantie inklusive Rundum-Service – eine solche Garantieleistung ist bei anderen Herstellern nicht erhältlich. 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.

⊖ Einige Optionen sind lediglich in der Ausstattungslinie Luxus erhältlich und zudem an teure Pakete gebunden. Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, und hier hat der Koreaner einen hohen Kraftstoffkonsum zu verzeichnen. Durch den hohen CO<sub>2</sub>-Wert fällt zudem die Kfz-Steuer mit 681 Euro pro Jahr sehr hoch aus.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	GV80 2.5T Premium AWD Automatik	GV80 3.0D Premium AWD Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2497	6/2996
Leistung [kW (PS)]	224 (304)	204 (278)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	422/1650	588/1500
0-100 km/h [s]	7,7	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	237	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	10,8/10,8   S	8,50/8,5   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	241/241	220/220
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	494	645
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	62.200	63.400

#### 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

6-Zyl.-Turbodiesel (Reihe), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	2.996 ccm
Leistung	204 kW/278 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	588 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,5 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	220 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,83 m²/0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	265/40 R22
Länge/Breite/Höhe	4.945/1.975/1.715 mm
Leergewicht/Zuladung	2.255/685 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	735/2.152 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.722 kg
Stützlast/Dachlast	182/100 kg
Tankinhalt	80 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/
Produktion	Südkorea, Ulsan

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	265/40 R22 106Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4 SUV
Wendekreis links/rechts	12,8 m
Ecotest-Verbrauch	9,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,4/8,0/11,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	244 g/km (WTW* 286 g/km)
Reichweite	870 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	2.276/664 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	485/870/1.620 l

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


## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.07.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	78.200 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.374 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](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	Serie
Parklenkassistent	4.290 Euro° (Paket)
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
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	820 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.610 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

k.A.

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,6</b>
Verarbeitung	1,8	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,7	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	1,5	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	3,0
Kofferraum-Variabilität	1,6	Bremse	2,1
<b>Innenraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,5</b>
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	1,9	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	2,7	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>4,0</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,0</b>	Verbrauch/CO2	5,5
Federung	2,0	Schadstoffe	2,5
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,5		
Klimatisierung	1,5		

Stand: Dezember 2021  
Test und Text: Andreas Pfeffer