



Genesis GV70 2.2D Sport AWD Aut.

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (154 kW/210 PS)

Seit 2021 ist Hyundais Nobelmarke Genesis auch auf dem europäischen Fahrzeugmarkt vertreten. Den Anfang machten im Sommer die Modelle G80 und GV80 in der oberen Mittelklasse. Seit November 2021 könnte der koreanische Hersteller der Premium-Konkurrenz nun auch in der Mittelklasse das Fürchten lehren. Das Portfolio ergänzt der G70 (Limousine und Kombi) sowie der GV70. Das SUV ist zum Marktstart ausschließlich mit Verbrennungsmotoren erhältlich – zur Wahl stehen ein 210-PS-Diesel sowie ein 304 PS starker Benziner. Schon bald soll zudem eine elektrische Variante folgen. Für den GV70 stehen die Ausstattungsvarianten Premium, Luxus und Sport zur Auswahl – Allradantrieb sowie Achtstufen-Automatik sind stets Serie. Die Genesis-Designsprache ist durchaus prägnant und verleiht so auch dem Mittelklasse-SUV ein imposantes Erscheinungsbild. Das Exterieurdesign prägen doppelreihige LED-Lichtstreifen an Front und Heck sowie ein pompöser, wappenförmiger Kühlergrill. Der Innenraum überzeugt mit wertigen Materialien, ansprechender Verarbeitung sowie einem guten Raumangebot für fünf Passagiere und Gepäck. Die stattlichen Abmaße des Autos machen es im engen Stadtverkehr jedoch etwas unhandlich.

Im ADAC Autotest tritt der Fünfsitzer in der Ausstattungslinie Sport mit dem Vierzylinder-Selbstzünder an, der den knapp über 2,0 t schweren Koreaner (passend zur Sport-Ausstattung) recht dynamisch fortbewegen kann. Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert laut Hersteller 7,9 s und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 215 km/h. Bei den Verbrauchswerten kann das SUV jedoch keine Glanzlichter setzen. Im ADAC Ecotest liegt der ermittelte Durchschnittsverbrauch bei 6,8 l Diesel/100 km – das ist nicht gerade wenig und ließe sich beispielsweise durch Einsatz eines Mildhybrid-Systems reduzieren. Immerhin sind die Schadstoffemissionen insgesamt auf einem sehr guten Niveau.

Der Genesis GV70 2.2D Sport AWD Automatik ist ab 49.090 Euro erhältlich und bringt bereits serienmäßig zahlreiche Annehmlichkeiten sowie Assistenten mit. Der Fünftürer muss sich vor der Premium-Konkurrenz nicht verstecken, zudem lassen die Garantieleistungen die hochpreisigen Marktbegleiter alt aussehen: Genesis verspricht 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. Alfa Romeo Stelvio, Audi Q5, BMW X3, DS Automobiles DS7 Crossback, Jaguar F-Pace, Mercedes-Benz GLC, Peugeot 5008, SEAT Tarraco, Volkswagen Tiguan Allspace, Volvo XC60.

⊕ gute Verarbeitungs- und Materialqualität, kraftvoller Allradantrieb, umfangreiche Serienausstattung, hohe Dach-, Stütz- und Anhängelasten, fünf Jahre Rundum-Service

⊖ erhöhter Kraftstoffverbrauch, eingeschränkte Rundumsicht, recht breit

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN k.A.

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,3
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	1,1

Ecotest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ An der Karosseriequalität gibt es wenig auszusetzen, die Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Allerdings fehlt den Bereichen beispielsweise unterhalb der geöffneten Heckklappe im Vergleich zur restlichen Karosserie eine finale Lackschicht. 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 wertig an. Aluminium-Blenden, Armaturenbrett und Türverkleidungen mit Kunstleder und Steppnähten werten den Innenraum ebenso auf wie auch silberne Applikationen an einigen Kanten und Rändern. Zudem passt die Verarbeitung, nichts klappert und knarzt. Für zusätzliches Wohlbefinden im Fahrzeug sorgt bei Dunkelheit die in Farbe und Intensität konfigurierbare Ambientebeleuchtung vorn und hinten. Insgesamt wirkt das Interieur des GV70 edel und wertig – hier muss der Koreaner den Vergleich mit der deutschen Premiumkonkurrenz keinesfalls fürchten.

3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 6,8 l/100 km hat der GV70 2.2D mit dem 66 l großen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 970 km. Der AdBlue-Tank fasst serienmäßig 14 l und lässt sich bequem über den Stutzen unter der Tankklappe befüllen.

Ab Werk ist der Diesel mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglichen kann. Ein serienmäßiges Notrad ist dem Benziner-Modell vorbehalten.

⊕ Hinsichtlich der Transportqualitäten hat der Koreaner Einiges zu bieten: Die mögliche Zuladung im Falle des Testwagens beträgt 535 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 2,5 t für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast darf bis zu 159 kg betragen, was selbst für einen Fahrradträger inklusive mehrerer Pedelecs ausreicht.

⊖ Mit seinen 4,72 m Länge, einer Breite von 2,17 m (inklusive Außenspiegel) und einem Wendekreis von 12,3 m ist der GV70 recht sperrig und unhandlich.

Im Tankstutzen fehlt ein Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken des falschen Kraftstoffs verhindert. Ab Werk ist für den Genesis jedoch keine Anhängerkupplung erhältlich, diese muss bei Bedarf nachgerüstet werden.

2,9 Licht und Sicht

Angenehm für einen 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 hinten sowie die Rückfahrkamera sind beim Rangieren sehr praktisch. Optional sind die vorderen Parksensoren, ein Einparkassistent sowie ein 360-Grad-Kamerasystem erhältlich. Gegen Aufpreis kann der Genesis sogar von außerhalb des Fahrzeugs langsam vor- oder rückwärts bewegt werden, um beispielsweise das SUV nach dem ferngesteuerten Motorstart aus einer Parklücke mit geringem Abstand zum Nebenfahrzeug zu fahren. Die Bedientasten sind dabei in den Fahrzeugschlüssel integriert.

Die Rundumsicht liegt im noch zufriedenstellenden Bereich,

die ADAC Messung zeigt hauptsächlich starke Sichteinschränkungen durch die breiten C- und D-Säulen.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

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

⊖ Niedrige Gegenstände vor dem Wagen lassen sich wegen der hohen Motorhaube noch zufriedenstellend erkennen, hinten fällt dies durch den hohen Heckabschluss deutlich schwerer.

Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, welcher den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehbar machen würde.

Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den „normalen“ Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen. Den Frontscheinwerfern fehlt eine Reinigungsanlage, zudem kann die fleckige Ausleuchtung des Fernlichts weniger überzeugen.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit seiner höheren Karosserie bietet der GV70 gegenüber beispielsweise einer flachen Limousine wie dem G70 aus gleichem Hause Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit knapp 57 cm günstig über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) 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.

2,4 Kofferraum-Volumen

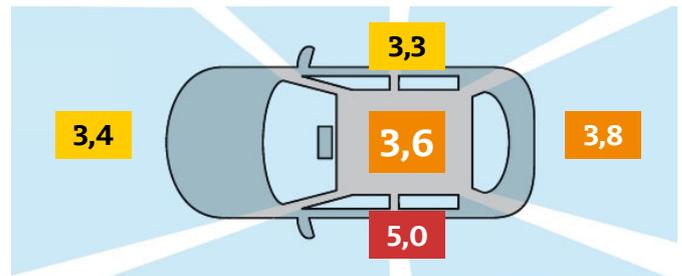
⊕ Der Gepäckraum des GV70 fasst unter der Kofferraumabdeckung 380 l. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 565 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 780 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.385 l Volumen verfügbar.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe hat der GV70 serienmäßig. Der Kofferraumtaster ist außen elegant in den Heckwischer integriert und prinzipiell gut erreichbar – das

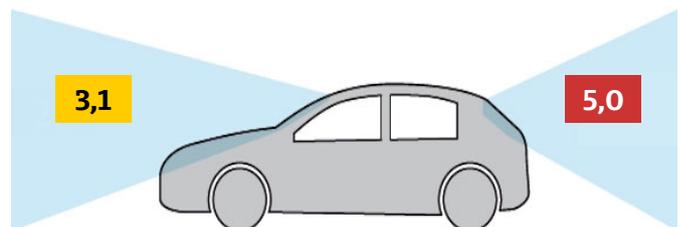
Rundumsicht

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.



⊖ 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 über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum des GV70 von klassenüblicher Größe.

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 hoch genug, sodass sich auch große Erwachsene mit 1,90 m nicht den Kopf stoßen. Weniger praktisch ist die hohe Ladekante, sie liegt 75 cm über der Straße; immerhin stört innen keine Stufe. Die Ladeöffnung ist hoch 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.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich serienmäßig asymmetrisch 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 die jeweilige Kopfstütze der Rücksitzlehne nicht entfernt werden. Für die äußeren Sicherheitsgurte im Fond 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 55 l großes Fach unter dem



Mit 75 cm liegt die Ladekante doch recht hoch und erschwert damit das Be- und Entladen des Kofferraums.

Kofferraumboden, in dem Kleinteile verräumt werden können.

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

2,2 INNENRAUM

2,2 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 Serie) und Lenkrad (ebenfalls elektrisch) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand, lediglich die Touchfunktionen bei der Klimabedienung für beispielsweise Gebläsestufe oder Sitzheizung/-lüftung erfordern Treffsicherheit. Erfreulicherweise verfügt der GV70 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



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

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 einer hochauflösenden und verständlichen 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 recht gut greif- und bedienbar ist.

Gegen Aufpreis ist der GV70 mit einem 12,3-Zoll-Kombiinstrument inklusive 3D-Effekt (Testwagenausstattung) ausgestattet. Können die auf den Fahrer gerichteten Kameras

die jeweilige Blickrichtung erkennen, aktiviert die digitale Anzeige den 3D-Effekt, ansonsten werden die Instrumente in 2D dargestellt. Die angezeigten Informationen machen einen hochwertigen Eindruck und sind schön anzuschauen; sie sind zudem bei Tag wie Nacht einwandfrei ablesbar.

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

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

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Fast alles, was es an Multimedia-Ausstattung für den GV70 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 GV70 Sport 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. Gegen Aufpreis ist eine 230-V-Steckdose in der zweiten Sitzreihe erhältlich.

Zusätzlich kann der GV70 gegen Aufpreis mit einem Fingerabdrucksensor ausgestattet werden, der dann unter anderem individuelle Einstellungen der abgespeicherten Profile abrufen.

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

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Wie es sich für ein SUV gehört, bietet der GV70 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 jedenfalls, und

so empfindet man das Raumangebot als recht großzügig. Lediglich die wuchtige Mittelkonsole und die hohe Seitenlinie wirken etwas einschränkend, optional kann man ein großes Panorama-Schiebedach ordern, wodurch der Innenraum noch heller wird.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter selbst knapp 1,95 m große Personen noch ordentlich sitzen, die Bein- wie die Kopffreiheit sind entsprechend ausreichend. 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, die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule sowie der dunkle Dachhimmel weniger großzügig wirken. 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.

3,3 Innenraum-Variabilität

Bezüglich der Variabilität des Innenraums ist der GV70 passabel aufgestellt. Die Lehne der hinteren Sitzreihe kann man asymmetrisch geteilt umklappen sowie in der Neigung einstellen. 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

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

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

2,1 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Der Genesis GV70 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 sind die Wankbewegungen recht ausgeprägt, das Fahrwerk verdaut

Unebenheiten und Einzelhindernisse wenig souverän. Kopfsteinpflaster wird hingegen souverän geschluckt. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten, sodass sich der GV70 gut für lange Autobahnfahrten eignet. Das Fahrwerk bietet einen insgesamt guten Komfort, reicht aber nicht an die besten Konkurrenten 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 ist Serie. Zudem bietet der Fahrersitz eine elektrisch einstellbare 4-Wege-Lendenwirbelstütze sowie eine Memory-Funktion. Aufpreispflichtig sind eine Massage-Funktion, eine verlängerbare Beinauflage sowie eine einstellbare Sitzwangenbreite. Auf der Beifahrerseite muss man mit etwas weniger Variabilität auskommen, beispielsweise ist die Sitzflächenlänge fix und die elektrisch einstellbare Lendenwirbelunterstützung

lediglich optional erhältlich.

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 recht angenehm, zudem kann man die Lehnenneigung anpassen.

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

2,4 Innengeräusch

⊕ Der GV70 ist insgesamt gut gedämmt, die geräuschdämmende Frontscheibe trägt ihren Teil dazu bei. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 65,5 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. Die Windgeräusche sind eher auffällig und dominieren die allgemeine Geräuschkulisse.

1,6 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattungslinie Sport sind eine Dreizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, Lenkradheizung sowie abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule inbegriffen. Gegen Aufpreis gibt es zudem manuelle Seitenvorhänge hinten. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen vorwählen. Sitzlüftung

für die vorderen Sitzplätze sowie Sitzheizung im Fond bringt der GV70 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 Fahrzeug- und Preisklasse.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbodiesel leistet 210 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 441 Nm. Der GV70 ist mit der 2,2-l-Motorisierung trotz des Leergewichts von rund 2,0 t souverän motorisiert und bei Bedarf auch dynamisch

unterwegs, der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist in 5,0 s erledigt, von 80 auf 120 km/h vergehen 6,5 s. Genesis gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 7,9 s und die Höchstgeschwindigkeit mit 215 km/h an.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder wartet mit einer ordentlichen Laufkultur auf, der Selbstzünder läuft allerdings recht rau. Gerade bei niedrigen 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 GV70 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, die Auswahl erfolgt über einen handtellergroßen Drehknopf auf der Mittelkonsole mit

zentralem Knopf für die Parkstellung. 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 lediglich 2.000 1/min. Eine Autohold-Funktion sowie eine Berganfahrhilfe sind ebenso Serie, wie auch das einwandfrei funktionierende Start-Stopp-System.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der GV70 liegt sicher auf der Straße und ist jederzeit problemlos beherrschbar. Der Geradeauslauf ist recht gut, von ausgeprägten Spurrinnen lässt sich das SUV wenig beeinflussen. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen, alles bleibt aber im angemessenen Bereich. Lüpft 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 19-Zoll-Bereifung eine zufriedenstellende Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen mit wirkungsvollem ESP-Einsatz eher träge, das deutliche Untersteuern nimmt zusätzlich Geschwindigkeit aus dem Manöver – der Koreaner bleibt aber gut beherrschbar, da das ESP maßvoll regelt. Die Traktion ist dank des serienmäßigen Allradantriebs tadellos.

2,9 Lenkung

Die Lenkung mit elektronischer Lenkunterstützung ist insgesamt recht leichtgängig und dadurch rückmeldungsarm, passt insgesamt aber gut zum entspannten Charakter des GV70. Dabei spricht sie etwas indirekt an und Lenkbefehle werden passabel 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.

2,4 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das SUV 34,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein guter Wert für einen rund 2,0 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.

1,6 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Genesis stattet den GV70 in allen Versionen bereits ab Werk 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 inklusive Ausstiegswarnung sowie der Kreuzungsassistent die aktive Sicherheitsausstattung des GV70.

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.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der GV70 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 Mittelairbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie einen Knieairbag für den Fahrer. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von 2,10 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

serienmäßige Multikollisionsbremse eine Folgekollision nach dem ersten Aufprall zu vermeiden.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,70 m guten Schutz, sie sollten weiter ausziehbar sein. Die mittlere Kopfstütze im Fond hat lediglich eine eingeschränkte Höhe

2,2 Kindersicherheit

⊕ Mit 87 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem GV70 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 Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung. Die Befestigung der Kindersitze ist auch über die Gurte möglich, allerdings wird die Montage durch die losen Gurtschlösser etwas beeinträchtigt. Alle elektrischen Fensterheber sowie die Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz. Vom Fahrerplatz aus lässt sich die Kindersicherung beider Fondtüren (Türgriff innen und Fenster) gemeinsam bedienen.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz, 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

3,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der GV70 nicht sonderlich gut ab, beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm reicht es nur für magere 64 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

2,9 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der GV70 2.2D auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,8 l Diesel pro 100 km. Das ist viel, auch wenn der Genesis damit auf dem Niveau der deutschen Konkurrenten liegt. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 209 g/km, wofür der Koreaner 14 von 60 möglichen Punkten erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,0, außerorts bei 5,9 und auf der Autobahn bei 7,9 l auf 100 km.

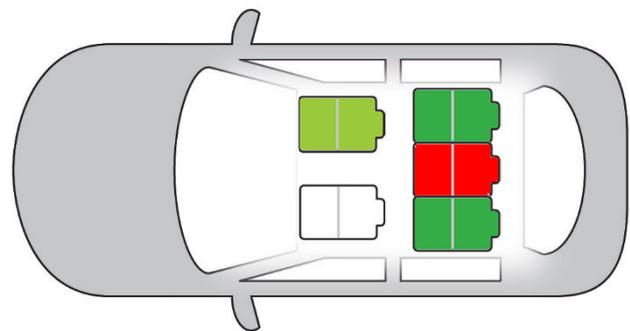
und daher eine noch geringere Schutzwirkung.

Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil schlecht erreichbar. Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht erhältlich.

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)

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.

Verbrauch

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

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

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

Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,1 Schadstoffe

⊕ Der Selbstzünder verfügt über einen SCR-Katalysator samt Dieselpartikelfilter zur Reduzierung der Stickstoffoxide (NOx) im Abgas. Im Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil verliert er allerdings einen Punkt, da die Stickstoffoxide

geringfügig oberhalb des anspruchsvollen Grenzwerts des ADAC Ecotest liegen. Insgesamt sammelt der GV20 2.2D somit 63 Punkte, was drei Sterne im ADAC Ecotest bedeutet.

k.A. AUTOKOSTEN

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der Genesis GV70 kann die Standard-Kostenbewertung des ADAC Autotest nicht durchlaufen, da weder die dafür erforderlichen Daten vorliegen noch der Restwertverlauf seriös abgeschätzt werden kann.

Der GV70 2.2D ist in der Ausstattungslinie Premium ab 45.920 Euro zu haben – das ist für ein Premium-SUV 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 GV70 Sport ab 49.090 Euro zeigt sich hier nochmals spendabler und bringt zusätzlich unter anderem Dreizonen-Klimaautomatik, Lenkradheizung, Sitzheizung vorn sowie Teilledersitze (statt Kunstleder) mit. Zum Vergleich: Um die deutschen Konkurrenten auf ein ähnliches Ausstattungsniveau zu hieven, muss man mehr als 70.000 Euro investieren.

⊕ 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 den Ausstattungslinien Luxus sowie Sport 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 CO₂-Wert fällt zudem die Kfz-Steuer mit 445 Euro pro Jahr recht hoch aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.5T Premium AWD Automatik	2.2D Premium AWD Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2497	4/2151
Leistung [kW (PS)]	224 (304)	154 (210)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	422/4000	441/2750
0-100 km/h [s]	6,1	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	9,50/9,5 S	7,10/7,1 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	216/216	185/185
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	394	435
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	49.900	45.920

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.-Turbodiesel, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.151 cc
Leistung	154 kW/210 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	441 Nm bei 2.750 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,1 l
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	2,65 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.715/1.910/1.630 mm
Leergewicht/Zuladung	2.010/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	542 l/n.b.
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4 SUV
Wendekreis links/rechts	12,3/12,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,0/5,9/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	178 g/km (WTW* 209 g/km)
Reichweite	970 km
Innengeräusch 130 km/h	65,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.170 mm
Leergewicht/Zuladung	2.010/535 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/780/1.385 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.08.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.700 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.751 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/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	4.610 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	4.610 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/4.610 Euro° (Paket)
Head-up-Display	4.610 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
Spurwechselassistent	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/660 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	820 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.610 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

K.A.

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

Stand: Dezember 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer