
Praxistest Genesis GV70: Premium ohne Aufpreis

Von Frank Wald, cen

Wenn deutsche Hersteller von Premium sprechen, meinen sie meistens deftige Preisaufläufe. Der Genesis GV70 ist zwar auch kein Schnäppchen, doch bietet der koreanische SUV-Rivale von Audi Q5 Sportback, BMW X4 oder Mercedes GLC Coupé dafür ebenbürtige Technik und jede Menge Ausstattung für sein Geld. Dabei sieht er auch noch zum Niederknien hübsch aus – wobei wir uns zumindest beim Fotografieren ertappt haben. Allein bei Motorenauswahl und Leistung gibt sich Hyundais Edel-Label knauserig.

Tatsächlich erinnert das sportlich elegante Design des 4,72 Meter langen SUV auf den ersten Blick an den Porsche Macan, wenn auch mit sehr markanten und eigenständigen Zügen. Dazu gehören die lange Motorhaube mit den schmalen, ums Eck laufenden LED-Quad-Schweinerwerfern und der wuchtige Wappen-Grill ebenso wie die modellierenden Blechfalten in den Flanken und die nach hinten abfallende Dachlinie, die zusammen mit den spitzwinkligen, schwarz maskiertem Dreiecksfenstern mit gegenläufigen Chromleisten einen dynamischen Coupé-Look ergibt. Die Rückansicht greift das Design der schmalen LED-Doppel-Leuchtbänder auf, zwischen denen prominent der Markenschriftzug prangt. So gesehen macht der koreanische Hochbeiner im Wettbewerb mit seinen europäischen Premium-Konkurrenz eine glänzende Figur.

Auch beim Interieur kann sich der GV70 mit den Edel-Karossen aus dem Süden der Republik messen. Hier stimmt das Finish aus fühlbar wertigen Materialien, weichen Oberflächen und geschmackvollen Details. Instrumente und Armaturen sind wohl sortiert, haptisch ansprechend und filigran eingepasst, bieten einen guten Mix aus Tasten und Tischen und vor allem funktionieren exakt so wie sie sollen. Ins Auge fallen die schmalen Lüftungsschlitze, die quer durch den Fahrgastbereich bis zu den Türen verlaufen. Auf dem Armaturenbrett thront ein 14,5 Zoll großer HD-Monitor, dessen Infotainment-System per Fingerabdruck individuell gesichert werden kann oder auch im Navigationsmodus eine Augmented-Reality-Ansicht in ein Echtzeitbild der Straße einblendet.

Gesteuert wird das System über einen edel gearbeiteten Dreh-Drück- und Schieberegler, der zumindest anfangs auch mit dem glasveredelten Drehknopf fürs Automatikgetriebe direkt darunter verwechselt werden kann. In der Luxury-Ausführung unseres Testwagens war statt des serienmäßigen 8-Zoll-Fahrerdisplays außerdem ein 12,3 Zoll-Kombiinstrument mit 3D-Funktion verbaut.

Auch an dem optionalen 18-fach verstellbaren Ergonomie-Fahrersitz durften wir uns erfreuen. Bei schnellerer Fahrt oder sportlichem Kurvenwedeln greifen Luftkammern automatisch und sanft spürbar in die Hüften und geben nicht nur subjektiv mehr Seitenhalt. Was dagegen auf Dauer nervte: Sobald man etwas länger zum Beifahrer schaut, am Infotainment rumspielt oder die Hand lässig auf dem Lenkrad ablegt, quäkt irgendein Sicherheitsassistent auf und ermahnt im Display, die „Augen auf die Straße“ zu richten. Dann doch lieber wieder das Kaffeetassensymbol.

Unaufgeregt, wenn auch kaum weniger nachdrücklich, reagiert die übrige Schar der elektronischen Helferchen, von denen viele schon ab Werk verbaut sind. So etwa der Abstandstempomat mit Start-Stopp-Funktion, Spurhalte- und Spurfolgeassistent oder der Frontkollisionswarner mit Abbiegeassistent plus Fußgänger- und Radfahrer-Erkennung. Auch ein aktiver Totwinkelassistent findet sich, wenn auch noch nicht das coolste, inzwischen in allen neuen Modellen des Hyundai-Konzerns erhältliche, Warnsystem auf dem Markt, bei dem der seitliche Verkehr beim Blinken als Kamerabild im Kombidisplay eingeblendet wird. Das ist nur in einem so genannten „Technikpaket“ zusammen unter anderem mit einem Head-up-Display, Abbiege-, Kreuzungs- und Autobahnassistent sowie

kabelloser Ladeschale für Smartphones.

Apropos Verkehr: Unser GV70 wurde von einem 2,2-Liter-Diesel mit 210 PS (154 kW) angetrieben. Und auch wenn das für ein zwei Tonnen schweres SUV zunächst etwas schlapp klingt, macht der Selbstzünder seine Sache gut. Schließlich stehen schon ab 1750 Umdrehungen 440 Newtonmeter Schub bereit, um Karosse und Fahrer mit Verve auf Kurs zu bringen. Sortiert wird die Kraft von einer aufmerksamen Achtgangautomatik je nach Anforderung auf beide Achsen. Der elektronisch geregelte Allradantrieb variiert die Kraft dabei je nach Untergrund stufenlos von 100 Prozent an der Hinterachse bis zu einer gleichmäßigen 50:50-Verteilung, was nicht zuletzt bei widrigen Wetterverhältnissen oder höherem Tempo ein sicheres Gefühl gibt. Gegen 490 Euro Aufpreis gäbe es auch noch ein elektronisches Sperrdifferenzial (eLSD), das die Traktion zwischen rechtem und linken Hinterrad verteilt und so das SUV selbst durch Schlamm, Sand oder Schnee ziehen kann. Auch wenn zumindest die ersteren beiden Bedingungen in mitteleuropäischen Breiten eher (noch) die Ausnahme darstellen. Auf Asphalt hingegen überzeugen auch ohne viel Tamtam ein gut abgestimmtes Fahrwerk mit elektronisch geregelten Dämpfern sowie die direkte Lenkung mit präzisiertem Handling und entspanntem Fahrkomfort.

Bei den Fahrleistungen hingegen muss der Genesis GV70 die Konkurrenz ziehen lassen. Wer es drauf anlegt, kann das SUV zwar in knapp acht Sekunden auf Tempo 100 peitschen. Doch so richtig wohl fühlt sich der Wagen damit hörbar nicht. Gleiches gilt für die Spitze, die auf dem Papier mit 215 km/h angegeben wird. In der Praxis gelingt das auch mit langem Anlauf und Rückenwind, aber 180 km/h scheint eine passendere Reisegeschwindigkeit, bei der es sich auch noch entspannt mit dem Sitznachbarn plaudern lässt. Im Wortsinne liegt hier in der Ruhe die Kraft. Denn nicht zuletzt die ausgezeichnete Dämmung macht den GV70 zum komfortablen Langstrecken-Cruiser, der die moderate Fahrt am Ende auch noch mit einem anständigen Verbrauch belohnt. Durchschnittliche 8,5 Liter Diesel genehmigte sich unser Testwagen nach mehrheitlichen Autobahn- und Landstraßen-Etappen. Gut anderthalb Liter mehr als angegeben, doch angesichts von Größe und Gewicht im Vergleich immer noch mehr als akzeptabel.

Abgerechnet wird bekanntlich zum Schluss. Und da kann der GV70 wieder punkten – zumindest in den Grundversionen. Mindestens 45.920 Euro will Genesis für sein Einstiegs-SUV mit Dieselmotor in der Basisversion „Premium“ haben, inklusive LED-Licht rundum, 14,5-Zoll-Infotainment-Screen plus Navigation und Smartphone-Integration sowie 19-Zoll-Aluräder. In unserer Topausstattung „Luxury“ gab es für 4300 Euro mehr noch die 3-Zonen-Klimaautomatik, Alu-Innendekor und Lederbezüge sowie 21-Zoll-Räder on top. In den Preisregionen sind vergleichbare Modelle der deutschen ABM-Konkurrenz (Audi Q5 Sportback 40 TDI ab 55.350 Euro), BMW X4 xDrive 20d, ab 65.320 Euro, Mercedes GLC Coupé 220d 4Matic, ab 56.341 Euro) nicht mal als Basis zu haben.

Allerdings arbeitet der deutsche Importeur gerne mit Paketlösungen: Gut für den Hersteller, knifflig für den Kunden, wenn er bestimmte Optionen gar nicht haben will. So sind erst in besagtem Technikpaket für stolze 4610 Euro neben den erwähnten Komfort- und Sicherheits-Goodies das digitale 3D-Cockpit-Display, ein Heck-Querverkehrswarner mit Bremseingriff, Abblend- und Fernlicht mit adaptiver Lichtverteilung, automatischer Einparkassistent sowie eine 360-Grad-Kamera mit drin. Unser Testwagen war außerdem mit dem Komfort-Sitzpaket (u.a. Massage- und Belüftung) für 1620 Euro, zweite Sitzreihe-Komfort (u.a. Sitzheizung hinten.) sowie dem Nappaleder-Sitzpaket (Sitzbezüge mit Steppung, Dachhimmel, A/B/C-Säulen und Sonnenblenden in Veloursleder) für 2580 Euro ausgestattet, sodass sich der Kaufpreis unterm Strich auf 61.380 Euro summierte.

Doch das vielleicht stärkste Argument in Zeiten von Halbleiterkrise und Lieferketteneinbrüche ist die Verfügbarkeit. Die Koreaner liefern „ausgewählte Modelle“ innerhalb von vier Wochen, individuell konfigurierte Varianten innerhalb von sechs bis neun Monaten nach Bestellung vor die Haustür. Und das ist ja manchmal nicht mit Geld zu bezahlen. (aum/Frank Wald)

Daten: Genesis GV70 2.2D AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,72 x 1,91 x 1,63
Radstand (m): 2,88
Antrieb: R4-Diesel, 2151 ccm, Allrad, 8-Stufen-Automatik
Leistung: 210 PS / 154 kW bei 3800/min
Max. Drehmoment: 440 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 215 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,7 – 7,1 Liter
CO₂-Emissionen: 216 - 230 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 2010 kg / max. 470 kg
Kofferraumvolumen: 542-1678 Liter
Basispreis: 50.220 Euro
Testwagenpreis: 61.380 Euro

Bilder zum Artikel



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



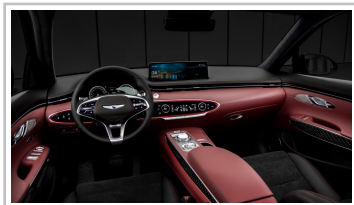
Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



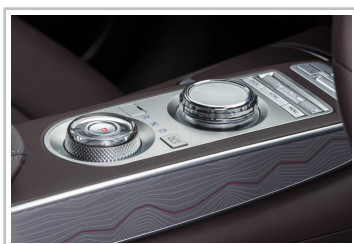
Genesis GV70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis
