
Vorstellung Genesis G70 und GV70: Premium mit persönlichem Berater

Von Frank Wald

An der hiesigen automobilen Premium-Phalanx Audi-BMW-Mercedes-Benz hat sich schon so manch ausländischer Hersteller die Zähne ausgebissen. Erst 2020 warf Nissans Nobelmarke Infiniti nach mehr als zehn Jahren das Handtuch, schon seit gut 20 Jahren dümpelt hierzulande Toyotas Edel-Tochter Lexus unter fernem Liefen und auch Cadillac schleppt sich mehr schlecht als recht durch die Zulassungsstatistik. Seit Sommer diesen Jahres tritt mit Genesis ein neuer Herausforderer in die Schranken – und Hyundais Luxus-Label beeindruckt immerhin schon mal mit einer bemerkenswerten Schlagzahl. Nach dem Auftakt mit der Oberklasse-Limousine G80 und dem SUV-Flaggschiff GV80 fordern ab sofort eine Klasse drunter der G70 und GV70 die Konkurrenten Audi A4, Dreier-BMW und Mercedes C-Klasse sowie Audi Q5, BMW X3 und Mercedes GLC heraus.

Dafür hat sich Genesis eine neue Vertriebsstrategie ausgedacht, bei der „nicht das Auto, sondern der Kunde im Mittelpunkt steht“, erklärt der deutsche Geschäftsführer Benjamin Winkler den „Genesis-Unterschied“. So wird es keine klassischen Autohäuser, sondern Studios geben, in denen gerade mal ein, zwei Modelle stehen. Nach Zürich hat in München gerade das erste auf deutschem Boden eröffnet. Ansonsten läuft der Vertrieb online – auch als Abo-Modell. Außerdem bieten die Koreaner neben einem fünfjährigen Servicepaket inklusive aller Inspektionen und Wartungen einen „Genesis Personal Assistant“ (GPA), der in dieser Zeit immer für den Kunden ansprechbar sein soll.

Ob Genesis damit den Platzhirschen in die Parade fahren kann, wird sich zeigen. An den Autos selbst sollte es jedenfalls nicht scheitern, bewegen sich doch G70 wie GV70 in fast allen Belangen auf Augenhöhe zur heimischen Konkurrenz. Schon das Design überzeugt mit sportlicher Eleganz. Die lange Motorhaube mit den schmalen, ums Eck laufenden LED-Quad-Leuchten und dem wuchtigen Wappen-Grill, die modellierenden Blechfalten in den Flanken und die nach hinten abfallende Dachlinie verleihen beiden Modellen einen dynamischen Coupé-Look. Wobei es allerdings beim SUV-Heck mit einem extrem spitzwinkligen, schwarz maskiertem Dreiecksfenster mit gegenläufigen Chromleisten erkaufte wird. Die Rückansichten greift das Design der schmalen LED-Doppel-Leuchtbänder auf, zwischen denen prominent der Marken-Schriftzug prangt.

Beim Interieur zeigen sich deutliche Unterschiede. Während der G70 noch auf einer Konzernplattform basiert, mit der etwa auch der Kia Stinger vorfährt, nutzt der GV70 die vollkommen eigenständige Architektur des G80 und GV80. So ist die 4,69 Meter lange, 1,85 Meter breite, aber nur 1,40 Meter niedrige Limousine spürbar knapper geschnitten, wobei es sich auf allen vier Plätzen vorne wie hinten ausreichend komfortabel sitzen lässt. Die Materialauswahl und Verarbeitung sind top, was man auch greift, fühlt sich gut an. Das gilt auch und insbesondere für die Details wie die metallenen Tasten, genoppten Drehregler und Rändelräder, die ein hochwertiges Feedback geben. Geschmacksache ist vielleicht das üppig verbaute Chrom und Alu, bei dem das ein oder andere Carbonelement einer Sportlimousine auch gut zu Gesicht gestanden hätte.

Serienmäßig schaut der Fahrer auf ein 8-Zoll-Info-Display. Ein echter Hingucker im Wortsinne ist das optionale 12,3 Zoll-Kombiinstrument mit neuartiger 3D-Optik, bei der eingebaute Kameras die Augenbewegungen verfolgen und bestimmte Informationen im direkten Sichtbereich hervorheben. Allerdings gibt es das nur im Technikpaket mit Matrix-Scheinwerfern, Head-up-Display und kabellosem Ladegerät fürs Smartphone – was jedes für sich natürlich auch nicht verkehrt ist. Über der Mittelkonsole ragt ein 10,25-Zoll-HD-Bildschirm heraus, über den sämtliche Funktionen des Infotainment-Systems angezeigt werden können.

Im 4,72 Meter langen GV70 sieht das alles noch einen Tick üppiger daher. Auch hier stimmt das Finish aus fühlbar wertigen Materialien, weichen Oberflächen und geschmackvollen Details. Instrumente und Armaturen sind noch einen Tick dezenter und filigraner eingepasst – vorausgesetzt, man mag ovale und elliptische Formen. Erst auf den zweiten Blick ins Auge fallen die schmalen Lüftungsschlitze, die quer durch den Fahrgastbereich bis zu den Türen verlaufen. Auf den 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 allerdings anfangs gerne mit dem glasveredelten Drehknopf fürs Automatikgetriebe direkt darunter verwechselt werden kann. Auch im SUV ist nur ein 8-Zoll-Fahrerdisplay serienmäßig, das gegen besagtes 12,3 Zoll-Kombiinstrument mit 3D-Funktion ausgetauscht werden kann. Ebenso gegen Aufpreis zu haben ist ein 18-fach verstellbarer und mit individuellen Luftkammern ausgestatteter Ergonomie-Fahrsitz, die bei schnellerer Fahrt oder sportlicherem Kurvenwedeln automatisch und sanft spürbar in die Hüften greift.

Apropos Fahren: Entgegen dem politischen Zeitgeist stehen für Limousine wie SUV ausschließlich konventionelle Verbrennermotoren zur Verfügung. Der G70 kommt mit einem 2-Liter-Turbobenziner mit 197 PS (145 kW) oder 245 PS (180 kW) sowie einem Diesel mit 200 PS (147 kW). Zu empfehlen und dem sportlichen Look gerecht wird der Topbenziner, der akustisch stets präsent den Wagen in 6,1 Sekunden auf Tempo 100 schnellen lässt. Dazu passt die auf der Nürburgring-Nordschleife abgestimmte, äußerst direkte Lenkung, die ein gutes Feedback vermittelt. In Kombination mit den elektronisch geregelten Dämpfern (Serie in den höheren Ausstattungen Luxury und Sport) wird daraus ein stimmiges sportliches Gesamtpaket, das in den vier Fahrmodi Eco, Comfort, Sport und Sport+ variiert werden kann.

Der GV70 wird von einem 2,5-Liter-Turbobenziner mit 304 PS (224 kW) oder einem 2,2-Liter-Diesel mit 210 PS (154 kW) angetrieben. Und trotz des höheren Karosserieaufbaus und Gewichts geht das SUV ähnlich flott zur Sache – zumindest der Benziner, der in exakt derselben Zeit wie die Limousine die 100-km/h-Grenze erreicht. Auch hier liefern das gut abgestimmte Fahrwerk mit elektronisch geregelte Dämpfern sowie die direkte Lenkung eine gute Vorstellung ab, überzeugen mit präzisiertem Handling und entspanntem Fahrkomfort.

Alle Modellvarianten übertragen ihre Kraft serienmäßig via 8-Stufen-Automatik, das SUV ist dazu immer mit elektronisch geregeltem Allradantrieb unterwegs, der die Kraft je nach Untergrund stufenlos von 100 Prozent an der Hinterachse bis zu einer gleichmäßigen 50:50-Verteilung variiert. Gegen Aufpreis ist der GV70 auch mit einem elektronischen Sperrdifferenzial (eLSD) zu haben, das die Kraft bei Bedarf zwischen rechtem und linken Hinterrad verteilt und so das SUV selbst durch Schlamm, Sand oder Schnee ziehen kann. Bei der Limousine ist der Allradantrieb im Top-Benziner Standard, beim Diesel optional.

Beiden Modellvarianten gemein ist die große Palette an Sicherheitssystemen. Neben der Neuheit eines mittleren Frontairbag, der bei einem Seitenaufprall die beiden Frontinsassen vor einer Kollision miteinander oder mit Fahrzeugteilen schützt, können G70 und GV70 mit nahezu alle gängigen Fahrassistenzsysteme aufwarten, darunter serienmäßig die radarbasierte Geschwindigkeitsregelung, um das Tempo automatisch an den umgebenden Verkehr anzupassen, den Autobahnassistenten, der den Wagen in der Spur hält sowie die Stop&Go-Funktion, die bei stockendem Verkehr ohne Fahrereingriff bis in den Stillstand runterbremst und wieder anfährt. Im GV70 kann der erweiterte Autobahnassistent sogar selbstständig Spurwechsel durchführen, sobald der Fahrer den Blinker setzt. Das können selbst viele deutsche Premium-Modelle noch nicht.

Und schon gar nicht diese Preise: die G70 startet ab 39.100 Euro, in der Topbenziner-

Version mit Allradantrieb ab 48.490 Euro. Mit dem Diesel kostet die Limousine mindestens 41.500 Euro. Beim GV70 geht es mit dem Diesel ab 45.920 Euro los, der Benziner ist ab 49.900 Euro zu haben. (aum/fw)

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



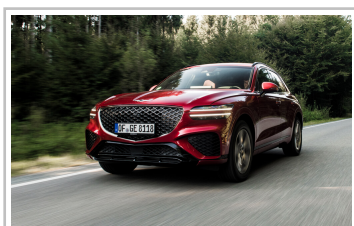
Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis G70

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis G70

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis G70

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis G70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis G70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis G70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV70 und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis
