
Vorstellung Genesis G70: Eindrucksvoller Start

Von Jens Meiners

Der Trend zur Zweitmarke hält an: Citroën hat mit DS eine Linie für noble Fahrzeuge lanciert, Volvo positioniert sich mit Polestar bei den sportlichen und vollelektrischen Modellen, und sogar Seat versucht unter der Bezeichnung Cupra eine Positionierung nach oben. Jetzt hat sich Hyundai entschieden, den Angriff auf die Oberklasse mit einer eigenen Marke zu führen: Früher liefen die Spitzenmodelle als Hyundai Genesis, inzwischen ist Genesis zur Marke geworden. Um 2020 soll sie nach Deutschland kommen.

Im Programm sind nicht nur Oberklasse-Limousinen: Die Koreaner beginnen eine Produktoffensive, die auch SUV-Modelle umfassen wird. Jetzt wurde in den USA die Sportlimousine G70 vorgestellt: Mit relativ kompakten Ausmaßen und leistungsstarken Motoren zielt sie direkt auf Audi A4, BMW 3er und die C-Klasse von Mercedes-Benz.

Mit deutlich erkennbaren Heckantriebs-Proportionen unterstreicht der G70 schon visuell seinen sportlichen Anspruch. Die Flächen sind muskulös gewölbt, der Kühlergrill prominent hervorgehoben. Insgesamt bleibt die Formensprache aber konventionell: Dieser Genesis wurde sichtbar noch entworfen, bevor die neue Designmannschaft unter Führung von Luc Donckerwolke ihre Arbeit aufgenommen hat.

Auch das Interieur zeichnet sich durch eine eher konventionelle Formensprache aus: Die Armaturentafel ist klassisch gezeichnet, der nach oben ragende Zentralbildschirm erinnert an BMW-Modelle der letzten Generation.

Dafür ist das Interieur liebevoll verarbeitet; es steckt voller eleganter Details. So ist der Haken für Jacken als solider Metallknopf ausgebildet, und die Getränkehalter sind mit einem eleganten Metallrahmen umgeben. Die von uns gefahrene Version glänzte zudem mit einer hellen Innenausstattung und einem Mikrofaser-Dachhimmel. Das klangstarke Audio-System kommt von der Marke Lexicon.

Es gehört zu den ungewöhnlichen Aspekten des Genesis G70, dass er nicht nur mit einem Acht-Gang-Automatikgetriebe, sondern auch mit einer klassischen Handschaltung zu bekommen ist. Damit positioniert er sich als ernsthafte Sportlimousine und hebt sich positiv von der deutschen Premium-Konkurrenz ab, die offenbar von der Obsession getrieben wird, ihrer Kundschaft den Handschalter auszutreiben.

Einstiegsmotorisierung ist ein 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo, der in Verbindung mit der sauber und schnell schaltenden Automatik 256 PS (188 kW) leistet; mit Sechs-Gang-Handschaltung leistet die Maschine 259 PS (190 kW). Das genügt für eine Spitze von 240 km/h. Der Vierzylinder agiert praktisch ohne Turbo-Loch, dreht sauber bis an den Begrenzer hoch, und er harmonisiert hervorragend sowohl mit dem Automaten als auch mit dem knackigen, perfekt abgestimmten Schaltgetriebe.

Während sich der vierzylindrige G70 durch spielerische Leichtfüßigkeit auszeichnet, wird er mit dem 3,3-Liter-V6-Turbo zum echten Sportgerät. Auch wenn mancher Kunde sich vor allem aus Prestige Gründen für diese Motorisierung entscheiden wird: 370 PS (272 kW) Spitzenleistung, ein Sprint von 0 auf 100 km/h in weniger als fünf Sekunden und eine Spitze von stolzen 269 km/h positionieren diesen G70 im Konkurrenzumfeld weit oben.

Sowohl Vier- als auch Sechszylinder sind mit Hinterrad- oder Allradantrieb zu bekommen. Das Allrad-System verteilt die Kraft variabel; zwischen 40 und 90 Prozent der Kraft können auf die Hinterachse übertragen werden. Die steife Fahrzeugarchitektur und das straffe

Fahrwerk sind perfekt für einen sportlichen Fahrstil ausgelegt; bei den Testfahrten auf abgesperrter Piste zeigt sich die Handschrift von Entwickler Albert Biermann, der früher bei der BMW M GmbH wirkte. Die in den sportlichen Varianten eingesetzten Brembo-Bremsen beißen kräftig zu, bei den sportlich ausgelegten Vierzylinder gibt es ein Sperrdifferential. Die Fahrwerksabstimmung ist der jeweiligen Ausstattungsvariante perfekt angepasst.

Die Preise für den G70 beginnen in den USA bei 34 900 Dollar (ca. 30 200 Euro) und reichen bis zu 52 250 Dollar (ca. 45 400 Euro); im Konkurrenzumfeld ist das ein attraktives Angebot. Mit dem sportlichen Ansatz und technisch perfekter Umsetzung besetzen die Koreaner eine wichtige Lücke im Markt. Jetzt fehlt nur noch eine umfassende Modellpalette mit elegant-futuristischer Formensprache. Zum Marktstart in Europa wird auch dieses Thema gelöst sein. (ampnet/jm)

Daten Genesis G70 3.3 T AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,67 x 1,85 x 1,40
Radstand (m): 2,84
Motor: V6-Benziner, 3342 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung
Leistung: 272 kW / 370 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 705 Nm bei 1300 - 4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 269 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,7 Sek.
Durchschnittsverbrauch: ca. 10 l/100 km
Leergewicht: 1753 kg
Kofferraumvolumen: ca. 300 Liter
Wendekreis: 11,4 m
Räder / Reifen: 8,0 J x 18 / 225/45 R 18
Luftwiderstandsbeiwert: 0,28
Preis: in Europa derzeit nicht angeboten

Bilder zum Artikel



Genesis G70 und unser Autor Jens Meiners.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G70 und unser Autor Jens Meiners.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis
