
Praxistest Genesis GV80 3.0D: Licht und Schatten

Von Frank Wald, cen

Der Bentley Bentayga steht dem Genesis GV80 ins Gesicht geschrieben. Was kaum verwundert, zeichnet für beide doch der gleiche Designer Luc Donckerwolke verantwortlich. Doch der pompöse Allradler der Hyundai-Edeltochter verströmt mit seinem mächtigen Aufbau und wappenförmigen Kühlergrill nicht nur optisch die majestätische Aura der britischen Nobel-Karosserie – zusätzlich betont durch die Lackierung in Cardiff Green. Auch der Innenraum umschmeichelt mit ausgesuchten Materialien, hochwertiger Verarbeitung und zeitgemäßer Technik. Doch wo viel Licht, fällt auch der eine oder andere Schatten.

So heimste das knapp fünf Meter lange und gut 2,3 Tonnen schwere SUV-Flaggschiff mit den charakteristischen doppelreihigen LED-Lichtstreifen an Front und Heck erst kürzlich in der Auto Bild als "Bestes Importauto in der Klasse der Großen SUV" seine erste deutsche Auszeichnung ein. Im ADAC Ecotest 2021 dagegen rangiert die Diesel-Version mit 286 Gramm CO₂ pro Kilometer am Ende der Tabelle. Dabei ist der 3-Liter-Reihensechszylinder ein Sahnestück der leider so in Verruf geratenen Motorentechnik. Wie in den besten Zeiten verwöhnt der 278 PS starke Selbstzünder mit kräftigen 588 Nm Drehmoment, von einer sanft schaltenden Achtgangautomatik in geschmeidigen Durchzug übersetzt, ohne dass die sonoren, aber gut gedämmten Arbeitsgeräusche störend ans Ohr dringen. Wer es darauf anlegt, kann aber auch in 7,5 Sekunden auf Landstraßentempo schnellen. Und auch danach geht es nahtlos und zügig weiter bis maximal 230 km/h, wobei die Verbundglasscheiben im Zusammenspiel mit dem aktiven Geräuschunterdrückungssystem (Road Active Noise Cancellation) Wind- und Fahrgeräusche zuverlässig unterdrücken.

Doch weder die linke Spur noch die wilde Jagd ist die Spezialität des GV80. Denn bedingt durch den hohen Aufbau und das üppige Gewicht neigt sich der Wagen in engen Kehren und schnellen Kurven spürbar zur Seite, ohne dass er deshalb unsicher wirkt oder die Spur verlässt. Dafür sorgen allein der trittsichere Allradantrieb und das optionale elektronische Sperrdifferential (490 Euro), die den Wagen auch dank der feinfühlig-präzisen Lenkung sicher auf Kurs halten. Doch die schiere Masse muss hier wohl der Fahrphysik ihren Tribut zollen. Da machen auch die frei wählbaren Fahrprogramme keinen großen Unterschied.

Am wohlsten fühlt sich der Trumm eindeutig in der Rolle des großen Gleiters auf der Langstrecke. Hier verwöhnt der GV80 seine Passagiere mit maximalem Komfort. Ein Kamerasystem scannt dazu sogar permanent die Fahrbahn auf Unebenheiten und Schlaglöchern voraus und bereitet die Dämpfer elektronisch vor. Das funktioniert auf ebener Autobahn und Landstraße recht gut, bei langsamer Fahrt auf brüchigem Asphalt oder Kopfsteinpflaster brachten die in unserem Testwagen aufgezogenen 22-Zoll-Walzen allerdings ordentlich Unruhe ins Fahrzeug.

Apropos Unruhe: Jenseits der Ortschaft noch ganz majestätischer Be-Gleiter, eckt der große Genesis im urbanen Milieu nicht selten in der Handhabung – und ideologisch – an. Nicht allein wegen seiner wuchtigen Abmessungen und des 12,8 Meter großen Wendekreises, mit denen mehr schlecht als recht zu rangieren ist. Auch in manchen Vierteln, in denen bevorzugt kostspielige Lastenrädern zum Straßenbild gehören, erntet man mit dem GV80 den einen oder anderen finsternen Blick: so ein großes SUV, in Berlin-Mitte-Neudeutsch auch „Straßenpanzer“ genannt, und dann auch noch als Diesel? Da hört das Verständnis verständnisorientierter Gut-Bürger selbstredend auf.

Tatsächlich müssen wir unseren alternativ bewegten Zeitgenossen – und Europas größten Automobilclub- in einem Punkt recht geben. Der 3-Liter-Sechszylinder genehmigt

sich schon auf dem Papier nach WLTP mit 8,2 Litern einen großen Schluck aus der Pulle. Bei unseren Testfahrten konnten wir diesen Wert eigentlich nie unterbieten. Im Gegenteil, bei schnellerer Fahrt fiel er in der Regel immer zweistellig aus. Sechs Zylinder wollen versorgt werden. Eine Hybridisierung wäre hier sicher sinnvoll.

Über jeden Zweifel erhaben dagegen das Interieur, eine geschmackvoll und ergonomisch eingerichtete Wellness-Lounge auf Räder inklusive Massagesitzen und audiovisuellem Entertainment. Es geht edel zu im GV80, und diesmal nicht nur an der Oberfläche. Vor allem die Topausstattung Luxury Line wird ihrer Bezeichnung mehr als gerecht. Bis in den letzten ertastbaren Winkel wurde hier nicht an Material gespart. Im Gegenteil, feinstes Nappaleder, offenporiges Holz und beinahe schon zu reichliches Chromzierrat schaffen ein gediegenes Ambiente.

Dazu gibt es Platz ohne Ende. Fast drei Meter Radstand schaffen üppige Geräumigkeit auch auf den hinteren Sitzen, die sich getrennt in Länge und Neigung elektrisch verstellen lassen. Optional gäbe es auch noch ein dritte Bank. Allerdings müsste man dann auf den voluminösen Kofferraum verzichten, der in der Normalstellung schon 727 Liter aufnimmt und beim elektrischen Umklappen der Rücksitzlehnen sogar über zwei Kubikmeter schluckt.

Ein wahres Highlight ist der serienmäßige 14,5 Zoll große Infotainment-Touchscreen auf dem Armaturenräger, der ein Split-Screen-Layout sowie Augmented-Reality-Ansichten und Over-the-Air-Updates fürs Navigationssystem bietet. Kleiner Makel daran ist dessen konkav geformtes Multimedia-Touchpad in der Mittelkonsole, das in Form und Anmutung einerseits leicht mit dem kreisrunden Fahrstufencontroller zu verwechseln ist und dessen Funktionen sich andererseits vor allem während der Fahrt nicht immer zuverlässig auswählen lassen. Alternativ geht es aber auch via Sprachbedienung, die vielleicht nicht alle, aber doch die meisten Ansagen und Kommandos versteht. Auch das Smartphone lässt sich unkompliziert ins Bordsystem integrieren und in einer Schale induktiv aufladen.

Noch so ein Hingucker im Wortsinn ist das digitale 12,3-Zoll-Kombiinstrument mit klassischen Rundinstrumenten im Chronographen-Stil, wobei dessen Display-Kameras den Augen des Fahrers folgt, damit der 3D-Effekt stets optimal zur Geltung kommt. Letzteres eher ein Fall von over-engineering, weil es nichts zeigt, was nicht auch ein inzwischen übliches digitales Cockpit liefert. Die Funktion gibt es dazu nur in Kombination mit dem empfehlenswerten Innovation Paket (4290 Euro), das außerdem ein brillantes Head-up Display, die 360-Grad-Kameransicht, die Totwinkelkameras mit Echtzeitbild im Kombiinstrument sowie adaptive LED-Scheinwerfer beinhaltet. In unserem Testwagen rundeten eine 21-Lautsprecher-Lexicon-Audioanlage, die einen Konzertsaal imitiert, sowie die Comfort-Sitze (1380 Euro) das Langstrecken-Lounge-Erlebnis ab.

Rechnet man alles zusammen, springt der Preis unseres GV80 3.0D in der Topausführung noch einmal um gut 8000 auf 78.700 Euro. Klingt viel, ist aber ein Schnapper im Vergleich zu einem BMW X5 oder Mercedes GLE, die mit vergleichbarer Ausstattung locker an der 100.000-Euro-Marke kratzen. Und fünf Jahre Garantie inklusive aller Wartungs- und Verschleißarbeiten plus Hol- und Bringservice sind da noch nicht mal mit drin. Von dem persönlichen Assistenten, der sich von der Neuwagenbestellung bis zum Inspektionstermin um alle Belange kümmert, gar nicht zu reden. In dem Licht gesehen, fallen die Schatten gar nicht mehr so auf. (aum/fw)

Daten: Genesis GV80 3.0D AWD Luxury Line

Länge x Breite x Höhe (m): 4,94 x 1,98 x 1,72

Radstand (m): 2,96

Antrieb: R4-Diesel, 2996 ccm, Allradantrieb, 8-Stufen-Automatik

Leistung: 278 PS/204 kW bei 3800/min

Max. Drehmoment: 588 Nm bei 1500-3000/min

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,5 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,5 – 9,0 Liter
CO₂-Emissionen: 221 - 231 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 2300 kg / max. 705 kg
Kofferraumvolumen: 727-2144 Liter
Basispreis: 70.600 Euro
Testwagenpreis: 78.700 Euro

Bilder zum Artikel



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



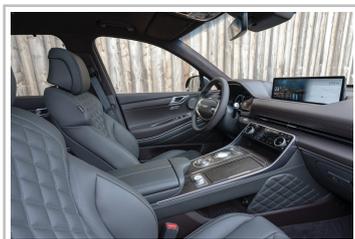
Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Genesis GV80.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald
