

## Update Pressepräsentation Hyundai Genesis: Koreas Topmodell

Von Jens Meiners

**Bisher agierten koreanische Hersteller mit ihren Spitzenmodellen in Europa eher glücklos, dennoch wollen sie es noch einmal wissen: Im Sommer kommt die zweite Modellgeneration des Hyundai Genesis als Viertürer nach Deutschland - mit dem selbstbewussten Zusatz „Sportlimousine“. Bislang wurde hier lediglich das Genesis Coupé angeboten - ohne besonderen Premium-Anspruch. Die erste Generation der Genesis-Limousine war ganz an den Bedürfnissen Koreas und Amerikas ausgerichtet. Dem deutschen Management erschien sie als zu konservativ, und als Sportlimousine hätte sie wohl auch niemand identifiziert.**

Der neue Genesis kaschiert seine ausladenden Dimensionen geschickt: Er ist immerhin 4,99 Meter lang und 1,49 Meter hoch – damit befindet sich der Koreaner an der Schwelle zur Oberklasse. „Fluidic Sculpture 2.0“ nennt Hyundai das Designkonzept dieser Limousine, die noch gezeichnet wurde, bevor Konzern-Chefdesigner Peter Schreyer neben Kia die Verantwortung für Hyundai übernommen hatte.

Der Antrieb ist klassisch und komfortbetont. Hyundai setzt zum Marktstart auf Saugmotoren, wobei in Europa nur der 232 kW / 315 PS starke 3,8-Liter-Sechszylinder angeboten wird. Der kurzhubig ausgelegte Vierventiler erreicht sein Drehmomentmaximum von 397 Nm zwar erst bei 5000 U/min, tritt aber schon bei niedrigen Drehzahlen souverän an. Die sonore Tonlage und der kräftige Antritt des V6-Motors setzen sich wohltuend von den oftmals etwas nervösen, turboaufgeladenen Downsizing-Aggregaten der Konkurrenz ab. Und die Messwerte bestätigen den Fahreindruck: Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert nur 6,8 Sekunden, die Spitze liegt bei abgeregelten 240 km/h.

Die mit der starken Motorisierung herausgefahrenere Zeit muss leider zum Teil an der Tankstelle wieder vertrödelt werden: Im EU-Fahrzyklus werden pro 100 Kilometer stolze

11,6 Liter der teuren Essenz in die Brennkammern injiziert. Mit zurückhaltendem Gasfuß lässt sich die Zehn-Liter-Marke allerdings unterbieten. „Wir geben realistische Verbrauchswerte an“, sagt ein Hyundai-Ingenieur - ein Seitenhieb auf die deutsche Konkurrenz.

Im Lichte der mehr als zwei Tonnen Leergewicht sind die real erzielbaren Verbrauchswerte jedenfalls akzeptabel. Einen erheblichen Anteil daran hat die Acht-Gang-Wandlerautomatik aus eigener Entwicklung, die ähnlich sanft und schnell schaltet wie die Getriebe der deutschen Konkurrenz. Bei hohen Geschwindigkeiten wirkt sich außerdem der ungewöhnlich niedrige Luftwiderstandsbeiwert-Wert von 0,26 günstig aus.

Das mit Hilfe von Lotus optimierte Fahrwerk wird mit der gebotenen Leistung locker fertig: Die Fünf-Lenker-Achsen vorn und hinten wurden im Vergleich zum Vorgänger weiterentwickelt und verstärkt, die elektrohydraulische Servolenkung ist einem elektromechanischen System mit variabler Übersetzung gewichen. In Europa serienmäßig ist ein von Magna Powertrain entwickeltes Allradsystem, das die Kraft fast vollständig variabel zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt. Im „Sport“-Modus agiert der Allradantrieb heckbetonter, der Lenkwiderstand nimmt zu.

Besser zum Genesis passt hingegen der komfortbetonte Normal-Modus - und auch die Servolenkung ist in diesem Modus weitaus harmonischer ausgelegt. Der Koreaner steckt Fahrbahnunebenheiten locker weg, das Geräuschniveau liegt sehr niedrig, das Platzangebot ist großzügig. Zudem ist er sehr hochwertig ausgestattet. Die Cockpitlandschaft vor Fahrer und Beifahrer ist durch horizontale Linien und präzise verarbeitete Materialien gekennzeichnet. Offenporiges, mattes Echtholz sorgt für anspruchsvolles Ambiente.

Bei den Assistenzsystemen hat Hyundai stark nachgelegt und kann nun mit der Premium-Konkurrenz aus Deutschland gleichziehen. Zum Lieferumfang gehören unter anderem ein Totwinkel-Assistent und ein Tempomat, der auch im Stop-and-Go-Verkehr funktioniert. Einer cleveren Bedienlogik folgt der automatisch öffnende Kofferraum: Der Deckel entriegelt sich und schwenkt nach oben, wenn man mit dem Schlüssel in der Tasche drei Sekunden lang unmittelbar hinter dem Auto steht. Anders als bei Konkurrenzmodellen ist es dabei nicht erforderlich, auf einem Bein stehend schwingende Fußbewegungen auszuführen.

Für den Genesis dürfte es trotz seiner Qualitäten nicht einfach werden, sich im Segment zu etablieren. Denn die Konkurrenz ist gut aufgestellt: Die Platzhirsche Audi A6, BMW 5er und Mercedes-Benz glänzen mit effizienten Antrieben und einem ungewöhnlich weit

aufgefächerten Modellprogramm. Und auch für Individualisten gibt es Alternativen: Neben dem eleganten Audi A7 und dem E-Klasse-Derivat Mercedes-Benz CLS laufen in diesem Segment der kantig-scharfe Cadillac CTS und die Hybrid-Limousine Lexus GS. Und der Vollständigkeit halber: Bei Volvo läuft der S80 mittlerweile im neunten Jahr, und bei Lancia dürfte noch der eine oder andere Thema bei den Händlern stehen.

Mit dem neuen Genesis hat Hyundai im Top-Segment einen konkurrenzfähigen Wagen auf die Räder gestellt – wenngleich man zögert, diesen eleganten Gleiter als „Sportlimousine“ zu bezeichnen. Mit durchschlagendem Verkaufserfolg rechnet übrigens nicht einmal der Hersteller. Dem stünde schon der Preis entgegen: Fast 65 000 Euro rufen die Koreaner für den komplett ausgestatteten Genesis auf. (ampnet/jm)

#### Daten Hyundai Genesis

Länge x Breite x Höhe (m): 4,99 x 1,89 x 1,48

Motor: 6-Zylinder-Benziner, Frontmotor, 3779 ccm

Leistung: 232 kW / 315 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 397 Nm bei 5000 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm) auf 100 km: 11,6 Liter

CO2-Emissionen: 270 g/km

Energieeffizienzklasse: G

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 6,8 Sek.

Leergewicht / Zuladung: 2150 kg / 465 kg

Preis: 64 900 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Hyundai Genesis Sportlimousine.



Hyundai Genesis Sportlimousine.

---



Hyundai Genesis Sportlimousine.

---



Hyundai Genesis Sportlimousine.

---



Hyundai Genesis Sportlimousine.

---



Hyundai Genesis Sportlimousine.

---



Hyundai Genesis Sportlimousine.

---



Hyundai Genesis Sportlimousine.

---



Hyundai Genesis Sportlimousine.

---



Hyundai Genesis Sportlimousine.



Hyundai Genesis Sportlimousine.



Hyundai Genesis Sportlimousine.

---



Hyundai Genesis Sportlimousine.

---



Hyundai Genesis Sportlimousine.

---



Hyundai Genesis.

---



Hyundai Genesis.

---



Hyundai Genesis.

---



Hyundai Genesis.

---



Hyundai Genesis.

---



Hyundai Genesis.

---



Hyundai Genesis.

---