

---

## Fahrvorstellung Genesis G90: Die Kraft des Designs

Von Jens Meiners, cen

Dieses Auto sah niemand kommen: Koreas Autoindustrie hat sich zwar schon lange in der Oberklasse versucht, aber die bisherigen Spitzenmodelle waren in der Regel weder besonders elegant noch von herausragender technischer Substanz. Dies gilt jedenfalls für die nunmehr fast ein Vierteljahrhundert alte Ahnenreihe, die sich von den dem Heimatmarkt Korea vorbehaltenen Modellen Hyundai Dynasty und Centennial über den erstmals exportierten Hyundai Equus bis hin zum Genesis G90 gezogen hat, der immerhin mit interessanten technischen Lösungen glänzte.

All diese Modelle repräsentierten Luxus in seiner traditionellen Form. Doch jetzt gibt es einen neuen Genesis G90, im Grunde zwar ein großes Facelift, mit seinem eindrucksvollen Design jedoch von völlig anderer Ausstrahlung. Und die benötigt er auch, denn er ist das Flaggschiff der Nobelmarke, mit der sich Hyundai international viel vorgenommen hat. Die Designabteilung unter der Leitung des Konzern-Chefdesigners Luc Donckerwolke musste zwar mit der Architektur und den Grundproportionen des bisherigen G90 arbeiten, konnte jedoch mit Ausnahme des Dachaufbaus und der Türen praktisch alle Karosserieteile ändern.

Und so tritt der G90 mit dem neuen Genesis-Markengesicht auf: Mit einem bei diesem Modell überaus voluminösen Kühlergrill, einer eigenständigen Variante des schon bei den Fahrzeugstudien GV80 und Essentia gezeigten Vierfach-Scheinwerfer sowie vorderen LED-Blinkern, die sich hinter dem Radhaus fortsetzen und fast bis zu den Vordertüren reichen. Das Heck wurde gründlich aufgeräumt und weist jetzt ultraschmale, horizontal betonte Rücklichter auf. Zudem steht der G90 auf 19-Zoll-Scheibenrädern, die nicht nur futuristisch wirken, sondern auch viel größer, als sie tatsächlich sind.

Während der Frontgrill ein anspruchsbetontes Signal setzt, kommt der G90 völlig ohne die aggressiven, klaffenden Lufteinlässe und übertrieben gezeichneten Seitenschweller aus, die einigen Konkurrenzmodellen den zweifelhaften Appeal eines Tuningfahrzeugs verleihen. Statt dessen tritt der Genesis kühl-distanziert auf, mit futuristischen Elementen und einer seitlichen Fensterpartie, die ein wenig an Maybach erinnert.

Dieser Auftritt spiegelt sich im Interieur wider, wenngleich die Änderungen sich hier in Grenzen halten: Das Cockpit wurde etwas aufgeräumt, das Vier-Speichen-Volant bleibt eine erfrischende Abwechslung von der forcierten Sportlichkeit der sonst allgegenwärtigen Drei-Speichen-Lenkräder. Der etwas zu weit vom Fahrer entfernte Zentralbildschirm ist nun berührungsempfindlich, doch die klassischen Anzeigen vor dem Fahrer wirken einigermaßen konservativ. Und das gilt auch für den klotzigen Innenspiegel mit dickem Kunststoffrahmen sowie für das unschön integrierte Head-up-Display.

Dafür entschädigen allerdings die perfekt umgesetzten Farbharmonien mit sehr guten Holz- und Lederqualitäten. Das in Dunkelblau getauchte Interieur wirkt dabei ungewöhnlich modern. Dazu passen der Mikrofaser-Dachhimmel und die in Metall gefassten Lautsprecher der Harman-Tochter Lexicon. Die Audioanlage funktioniert perfekt, und das ist auch gut so, weil sie in einem idealen Umfeld arbeitet: Die Geräusch- und Vibrationseigenschaften des G90 sind laut Genesis allen Konkurrenten überlegen, angeblich auch dem BMW 7er und der Mercedes-Benz S-Klasse.

Mit dem Facelift hat Genesis eine Vielzahl neuer und zusätzlicher Funktionen in den G90 gebracht, darunter verbesserte Assistenzsysteme und teilautonome Fahrfunktionen, die auf der Schnellstraße bemerkenswert gut funktionieren und relativ weniger Eingriffe des

Fahrers bedürfen. Die elektrische 22-Wege-Sitzverstellung liefert auf Wunsch einen Vorschlag für die ideale Sitzposition, basierend auf der Körperstatur des Fahrers.

In Korea bietet Genesis sogar eine verlängerte Version des G90 mit 30 Zentimetern Extra-Radstand an, doch auch die Standardkarosserie bietet einen äußerst großzügig geschnittenen Fond mit viel Beinfreiheit und aufwendigen Details wie Kosmetikspiegeln am Dach.

Man sitzt aber auch vorne nicht schlecht, und das gilt vor allem für den Fahrer. Denn beim Genesis G90 stehen zwei charaktervolle Antriebe zur Verfügung: Ein 370 PS (272 kW) starker 3,3-Liter-V6-Biturbo, der auf die Bezeichnung Lambda hört, und ein freisaugender, 425 PS (313 kW) starker 5,0-Liter-V8 mit dem Namen Tau. Das maximale Drehmoment ist nahezu identisch, doch während die 510 Newtonmeter des Lambda-Motors auf einem Plateau von 1300 bis 4500 Umdrehungen in der Minute anliegen, entfaltet der Tau-V8 seine Kraft linear – bis zum Drehmomentgipfel von 520 Nm bei 5000 U/min.

Der V6 ist mit der großen Karosserie also keineswegs überfordert, er wirkt mindestens ebenso schnell wie der V8. Und doch bevorzugen wir den Fünf-Liter-Motor, weil er ungemein seidig läuft und bei Volllast einen diskreten Klangteppich entfaltet, den ein Turbomotor einfach nicht liefern kann. Beide Motoren sind mit einer sanft, aber nicht übermäßig schnell schaltenden Acht-Gang-Wandlerschaltbox gekoppelt und sowohl mit Hinterrad- als auch mit Allradantrieb lieferbar.

Auch wenn der G90 mühelos an Geschwindigkeit zulegt, lädt er nicht zu einem übermäßig dynamischen Fahrstil ein. Es ist zwar leicht möglich, das Heck per Gaspedal mitlenken zu lassen und der „Sport“-Modus reduziert die Wankneigung deutlich, doch die etwas entkoppelt wirkende Lenkung und die schiere Größe des G90 mahnen zu einem zurückhaltenderen Fahrstil.

Immerhin handelt es sich um eine echte Oberklasse-Limousine – die allerdings dank ihres modernen Designs den luxuriösen Stil jetzt in einer besonders zukunftsorientierten Form interpretiert. In den USA wird der Genesis G90 zu Preisen ab umgerechnet 70.000 Euro deutlich günstiger als die ähnlich dimensionierten Audi A8, BMW 7er und Mercedes-Benz S-Klasse angeboten. Mit ihnen kann er technisch noch nicht in allen Bereichen mithalten, er distanziert sich aber deutlich von ähnlich eingepreisten Modellen wie dem Volvo S90.

In der nächsten Modellgeneration, die dann auch nach Europa kommen wird, dürfte der Genesis G90 sowohl preislich als auch in seinen Produkteigenschaften vollständig mit der deutschen Spitzenklasse mithalten. Einstweilen glauben wir, dass auch das aktuelle Modell hier durchaus seine Nische finden könnte. (ampnet/jm)

Daten Genesis G90 5.0 V8 Ultimate (US-Version)  
Länge x Breite x Höhe (m): 5,21 x 1,92 x 1,50  
Radstand (m): 3,16  
Motor: V8-Benziner, 5038 ccm, Direkteinspritzung  
Leistung: 313 kW / 425 PS bei 6000 U/min  
Max. Drehmoment: 520 Nm bei 5000 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: ca. 240 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: ca. 5,4 Sek.  
Kofferraumvolumen: 445 Liter  
Bereifung: 245/45 R 19 vorn, 275/40 R 19 hinten  
Preis: ca. 70.000 Euro (umgerechnet)

---

## Bilder zum Artikel



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis/James Lipman

---



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis/James Lipman

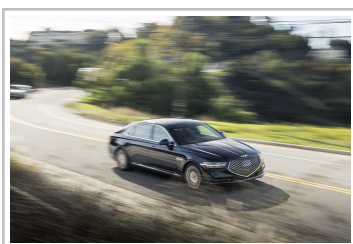
---



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis/James Lipman

---



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis

---



Genesis G90.

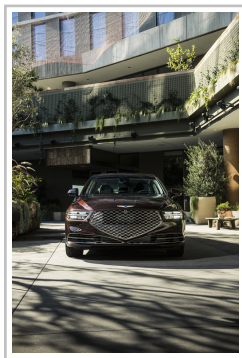
Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis

---



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis/James Lipman



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis/James Lipman



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis

---



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis

---



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis

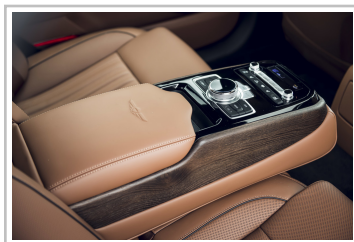
---



Unser Autor Jens Meiners im Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis/James Lipman

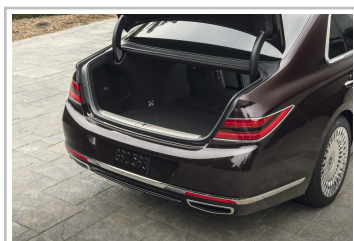
---



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis

---



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis

---





Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis/James Lipman

---



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis/James Lipman

---



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis/James Lipman

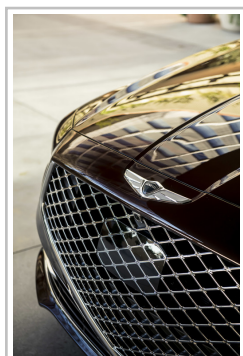
---



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis/James Lipman

---



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis/James Lipman

---



Genesis G90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Genesis

---