

Fahrbericht Hyundai Genesis 3.8 V6 GDI: Markenbotschafter

Von Peter Schwerdtmann

Hyundai gehört seit Jahren zu den am stärksten wachsenden Marken weltweit. Die koreanische Konzernmutter hat inzwischen den Rang vier in der Welt erreicht. Da zeigt man gern, dass man nicht nur klein, kompakt und kostengünstig kann, sondern wer man ist und was man kann. Als rollendes Symbol für Selbstbewusstsein, wachsende Stärke, zunehmendes Know-how beim Automobilbau und den dazugehörigen Technologie kam die Hyundai Genesis Sportlimousine 3.8 V6 GDI auch nach Europa.

In „exklusiven Stückzahlen“ kann der Genesis auch in Deutschland bestellt werden und sonnt sich hier in seiner Aufgabe als Flaggschiff und Markenbotschafter. Und so einer tritt selbstverständlich in perfektem Trimm an. So wird die Sportlimousine hier nur als Komplettpaket für 65 000 Euro angeboten, wobei der Begriff Komplettpaket in diesem Fall wörtlich zu nehmen ist: Es ist alles an Bord, was man sich sonst teuer dazukaufen muss, selbst so scheinbar Exotisches wie eine automatisch sich elektrisch öffnende Heckklappe, wenn jemand mit dem Schlüssel mehr als drei Sekunden im Heckbereich steht. Oberdrauf gibt Hyundai noch fünf Jahre Garantie und übernimmt für fünf Jahre die Inspektionskosten.

Aber wer redet bei einem Markenbotschafter oder Flaggschiff schon kleinlich über Geld oder Betriebskosten? Sprechen wir lieber vom Außendesign, denn das ist beeindruckend. Die Front mit ihrem großen Kühlergrill und ihrer auf massive Breite angelegten Draufsicht würde auch einer Aston-Martin-Limousine gut zu Gesicht stehen. Ob das spezielle Genesis-Logo eher an das von eben dieser britischen Marke erinnert oder doch an das von Bentley, muss jeder für sich entscheiden. Start für eine neue Exklusivmarke à la Toyota?

Der Genesis gibt sich beim Design nicht als Revolutionär, sondern kombiniert in ansehnlicher Weise zurzeit erfolgreiche optische Reize zu einer elegant-sportlichen

Gesamterscheinung: vorn mit kurzem Überhang, langer Motorhaube plus zurückversetztem Greenhouse und einer coupéartig sanft ins kurze Heck abfallenden Dachlinie. Die Proportionen und die Silhouette erinnern an einen 7er-BMW. Eine Bangle-Kante auf dem Kofferraumdeckel schließt das eigenständige Heck mit den beiden eckigen, in die Heckschürze integrierten Endrohren nach oben ab.

Wenn wir schon beim Vergleich sind: Der BMW 7er misst in der Länge neun Zentimeter mehr als die 4,99 Meter des Genesis. Dennoch wiegt er rund 200 Kilogramm weniger. Beim etwa gleichstarken 740i beginnt der Preis bei 83 000 Euro, ohne eine auch nur annähernd vergleichbare Ausstattung. Nur in der Motorleistung sind sie vergleichbar. Dann reden wir über mehr als 100 000 Euro.

Der Genesis kommt mit seinen 3,8 Litern Hubraum im V6-Benziner auf 232 kW / 315 PS, allerdings erst bei 6000 Umdrehungen pro Minuten (U/min), wie es bei sportlichen Saugern üblich ist. Sein maximales Drehmoment von 307 Newtonmetern (Nm) stellt sich ebenfalls erst bei 5500 U/min ein. Auch bei schnellen Fahrten sorgt die von Hyundai selbst entwickelte Acht-Gang-Automatik dafür, dass davon wenig nach innen dringt. Erst bei Vollgas oder bei der „Sport“-Einstellung des Fahrprogrammschalters dringt er angenehm hörbar an die Ohren der Insassen.

Auch beim Genesis schärft die Sport-Einstellung den Charakter des Autos. Es reagiert spontaner, aber eben stets in einem niedrigeren Gang, was auch dem Motor bei den Insassen mehr Aufmerksamkeit verschafft – so, wie es sich für ein Auto gehört, das mit dem Namen Sportlimousine in einer schnellen Karosserie mit dem vorbildlichen Luftwiderstandsbeiwert 0,26 antritt.

Trotz „Sport“-Programm überkommt einen im Innenraum rasch das Bedürfnis, die Dinge amerikanisch im „Comfort“-Programm anzugehen und den Sprint von 0 auf 100 km/h in 6,8 Sekunden anderen zu überlassen. Bei der Höchstgeschwindigkeit ist das allerdings rasch anders, weil der Genesis nach Sauger-Manier spontan und heftig durch die Gänge stürmt, so spontan, dass die elektronisch gesetzte Geschwindigkeitsgrenze bei 240 km/h leicht überwindbar erscheint.

Aber eigentlich ist die schnelle Reise bei geringen Fahrgeräuschen seine wahre Stärke. In lichtigem, beigefarbenem Umfeld durch den Verkehr zu gleiten – das mögen nicht nur die Amerikaner. Assistenzsysteme sorgen für Abstand, passen auf die Spur und den toten Winkel auf, bremsen im Notfall, sorgen für Überblick, haben den Querverkehr im Blick beim Ausparken und so weiter, das alles steuerbar über einen Dreh-Drück-Steller und ein 9,2-Zoll-Touchscreen und mit akustischer Untermalung durch eine Top-Anlage.

Der Stil des Innenraums strahlt gediegene Moderne aus. Mit der Gestaltung der Armaturentafel bis hin in die Türen schafft der Genesis fast den Wrap-around-Effekt, den Audi wieder ins Spiel gebracht hat. Überhaupt scheint sich das Ambiente bei Materialqualität und Verarbeitung an den Ingolstädtern messen zu wollen. Ausnahme: die Sitze. Sie sind sehr groß und ungewöhnlich bequem gehalten. Seitenhalt bieten sie dem am meisten, der zwischen den Flanken am tiefsten einsinkt.

Die Hyundai Genesis Sportlimousine zeigt, was die Mannschaft kann: eine Limousine der Oberklasse amerikanisch-europäischen Zuschnitts, mit eleganter, schneller Optik, großem, luxuriösem Innenraum, einem starken Antrieb für gute Fahrleistungen und Vieles vom Feinsten, was Assistenzsysteme und Infotainment heute bieten können. Das beeindruckt. Doch eines können die kleinen, kompakten und kostengünstigen Modelle der Marke besser: Sie halten sich beim Verbrauch mehr zurück. Mit einem NEFZ-Durchschnittsverbrauch von stolzen 11,6 Litern auf 100 km trotz Eco-Fahrprogramm mit Start-Stopp-System liegt der Genesis im NEFZ-Wert 3,7 Liter schlechter als ein 740i. Für den Preisunterschied kann man allerdings lange viel tanken. (ampnet/Sm)

Daten Hyundai Genesis 3.8 V6 GDI

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

Radstand (in m): 3,01

Motor: V6-Benziner, 3778 ccm, Direkteinspritzung

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

Max. Drehmoment: 307 Nm bei 5500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h (abgeregelt)

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

NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 11,6 Liter

CO₂-Emissionen: 270 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 2150 kg / max. 465 kg

Kofferraumvolumen: 493 Liter

Wendekreis: 11,4 m

Räder / Reifen: vorn 8,5 J x 19, 245/40 R 19; hinten 9,0 J x 19, 275/35 R 19

Luftwiderstandsbeiwert: 0,26

Preis: 65 000 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai Genesis.



Hyundai Genesis.



Hyundai Genesis.



Hyundai Genesis.



Hyundai Genesis.



Hyundai Genesis.



Hyundai Genesis.



Hyundai Genesis.



Hyundai Genesis.



Hyundai Genesis.



Hyundai Genesis.
