

«Muscle Car» aus Fernost



NEULAND

Das Genesis-Coupé ist Hyundais erster potenter Sportwagen. Der 3.8 V6 besticht mit souveränen Fahrleistungen in jeder Situation und bietet auch innen mehr, als man erwarten würde.

AR-TEST-TEAM

Viel Leistung darf nicht bloss einer gut betuchten Klientel vorbehalten sein. Mit dem Hyundai Genesis Coupé 3.8 V6 gibts sehr viel Leistung zu einem Preis, der in dieser Fahrzeugkategorie und -konfiguration (2+2-Coupé, Heckantrieb) konkurrenzlos ist. 303 PS ab Fr. 40 890.–. Und wie bei Hyundai üblich, erhält man mit dem Basispreis ein schon fast voll ausgestattetes Auto, dessen Optionenliste gerade mal noch sechs Positionen umfasst.

Was ist von so einem Paket zu erwarten, das als erster echter Sportwagen aus dem Hause Hyundai gilt? Die Antworten lieferte uns unser Testwagen, ausgestattet mit dem 3,8-L-V6-Saugermotor und 6-Stufen-Automat. Wir nähern uns dem Auto, das rund anderthalb Jahre nach seiner Lancierung in den USA und im Heimatmarkt Südkorea nun auch nach Europa gekommen ist, etwas skeptisch. Beim Wort Sportwagen denkt man nun mal nicht zuerst an die Marke Hyundai.

Der erste optische Eindruck aber überzeugt. Das Design gefällt und ist ziemlich kompromisslos auf Schnelligkeit getrimmt. Vorne sind die krallenförmigen Scheinwerfer sowie der untere Lufteinlass, der über die gesamte Breite der Frontschürze verläuft und aussen

von Nebelscheinwerfern begrenzt ist. Die Seitenansicht wird dominiert von zwei Sicken, die in Z-Form vom oberen Rand des vorderen Radkastens bis zur Abrisskante verlaufen. Das symbolisiert optisch Vorwärtstendenz. Gewöhnungsbedürftig ist in der Seitenansicht der «Hüftschwung» entlang der unteren Fensterlinie. Man wird das Gefühl nicht los, die Seitenansicht würde dynamischer ausfallen, wenn diese Linie gerade verlief. Dafür ist der Popo des Genesis-Coupés umso hübscher. Die leicht ausgesetzten hinteren Radkästen, der dezente Heckspoiler, der sich elegant über die Abrisskante schmiegt, und die beiden Auspuffendrohre rechts und links im mattschwarz abgesetzten unteren Teil des hinteren Stossfängers geben ein bulliges Gesamtbild ab, ohne prollig zu wirken.

Den sportlichen Look unterstreichen die serienmässigen 19-Zoll-Alus mit fünf schlanken Doppelspeichen.

MÜHELOS Das Auge isst zwar mit, macht aber nicht satt. Wir wollen fahren. Beim Druck auf den Startknopf faucht der V6 kurz auf und blubbert dann zufrieden im Leerlauf vor sich hin. Von dem Frieden sollte man sich aber nicht täuschen lassen. Der V6 ist beim leichtesten Druck aufs Gaspedal sofort hellwach. Wie wach, hat uns beim Zurücksetzen

AR-TEST 44 2011	
Hyundai Genesis Coupé 3.8 V6 Aut.	
Preis-Leistungs-Verhältnis	+
Grundausstattung	+
Fahrdynamik	+
Design	+
Platzverhältnisse hinten	-
knifflige Bedienung Audio-Gerät	-

aus dem Parkplatz doch etwas über- rascht. Beim Manövrieren und im Stop-and-go-Verkehr braucht wirklich viel Gefühl im Gasfuss, um den Wagen nicht gleich einen Satz vor- oder rückwärts machen zu lassen. Die Antriebskraft liess sich mit der handgeschalteten Version mit manuellem Sechsganggetriebe wohl besser dosieren.

Den Sechsstufenautomaten (Fr. 2500.–) mit Schaltwippen rechts und links am Lenkrad für die manuelle Wahl der Gangstufen haben wir allerdings dann doch schätzen gelernt. Das automatische Getriebe wechselt die Gänge quasi unmerklich und schnell. Man hat nie das Gefühl, das Auto zum Fahren zwingen zu müssen, wie das mit automatischen Getrieben schon mal passiert.

AR-Messergebnisse Hyundai Genesis Coupé 3.8 V6	
Beschleunigung	
0–40 km/h	1,8 s
0–60 km/h	3,3 s
0–80 km/h	4,8 s
0–100 km/h	6,8 s
0–120 km/h	8,9 s
0–140 km/h	11,8 s
0–160 km/h	15,3 s
0–180 km/h	19,4 s
0–200 km/h	26,1 s
1 km stehender Start	26,6 s
Höchstgeschwindigkeit	
Werk	240 km/h
Bremsweg	
120–0 km/h	56,0 m
100–0 km/h	38,0 m
80–0 km/h	24,5 m
60–0 km/h	14,0 m
50–0 km/h	9,5 m
40–0 km/h	6,0 m
30–0 km/h	3,5 m
Die publizierten Werte verstehen sich ohne Reaktionszeit (Fahrer) und ohne Schwellwert (Bremsensystem). Bremsweg auf trockenem, glatt gefahrenem Asphaltbelag mit 2 Personen an Bord. Sommerreifen Bridgestone Potenza 225/40 R 19 vorne, 245/40 ZR 19 hinten.	
Testverbrauch (98 RÖZ)	
Gesamtverbrauch	10,5 L/100 km
Autobahn, ruhig	8,9 L/100 km
Überland und Autobahn,	
unregelmässig	10,4 L/100 km
Agglomeration	11,2 L/100 km
AR-Normrunde	7,6 L/100 km
Reichweite im Mittel	610 km
Gewichte	
Leergewicht (DIN)	1540 kg
Gewichtsv. v./h.	55,8/44,2%
Leistungsgew.	6,9 kg/kW; 5,1 kg/PS
Wendekreis	
Lenkradumdrehungen	2,75
Ø zw. Mauern (l./r.)	12,1/12,5 m
Zählereichweite	
30 km/h Zähler =	28 km/h eff.
50 km/h Zähler =	48 km/h eff.
80 km/h Zähler =	77 km/h eff.
120 km/h Zähler =	117 km/h eff.
1 km nach Zähler =	1013 m eff.
Messbedingungen	
km-Stand	2300
Die publizierten Messwerte gelten für folgende Bedingungen: Gewicht Testfahrerzug + 150 kg, voller Tank, Temperatur 20 °C, Luftdruck 1000 mbar (= Meereshöhe).	

Gemäss Hyundai sorgt die Wandlerüberbrückungskupplung für einen hohen Wirkungsgrad beim Gangwechsel. So soll der Sechsstufenautomat die geschaltete Version bei den Fahrleistungen sogar über- und beim Verbrauch unterbieten.

Der 3,8-L-V6-Motor lässt sich sowohl entspannt als auch aggressiv fahren. Zu ersterer Fahrweise trägt das barierte Drehmoment von 361 Nm bei 4700/min bei. Die maximale Leistung von 223 kW (303 PS) erreicht der Motor bei einer Drehzahl von 6300/min. Eine ungewöhnlich hohe Drehzahl in dieser Hubraumklasse. Dementsprechend giftig hängt der Motor denn auch am Gas. Auf der Strasse sind die Leistungsreserven des vorne längs eingebauten 3,8-L-V6 aber auch im vernünftigen Drehzahlbereich gross genug, um in jeder Situation mühelos über die Strasse zu fliegen. Die Fahrt im D-Modus ist vergleichbar mit dem Ritt in einem klassischen Muscle Car: grundsätzlich rollt man entspannt, aber der Wagen ist jederzeit bereit zum Sprint. Wenn das zu wenig aufregend ist, schiebt den Gangwahlhebel nach links und greift in die mit dem Lenkrad mitdrehenden Schalt paddel. Nicht sehr sportlich erscheint allerdings, dass das manuelle Zurückschalten im Tourenbereich um die 4000/min häufig verweigert wird.

In heikle Situationen gerät man mit dem Genesis Coupé auch bei wirklich sportlicher Fahrweise nicht. Mit einer Gewichtsverteilung von 56% vorne und 44% hinten (ermittelt am vollgetankten Fahrzeug ohne Fahrer) wirkt der Hecktrieb agil und doch berechenbar. Zudem werden Handling und Spurstabilität positiv beeinflusst durch eine verwindungssteife Karosserie, ein straffes (aber nicht zu straffes) Fahrwerk und eine um zwei Zentimeter breitere Bereifung an der Hinterachse. Man möchte trotz des langen Radstandes von 282 cm nur Kurven fahren.

MEHR ALS ERWARTET Der V6-Saugmotor des Genesis-Coupés ist aber sehr wohl auch zum Röhren zu bringen. Ein Kick-down im D-Modus, ein sportliches Ausfahren der Getriebestufen bei manueller Gangwahl, und schon bricht im Heck akustisch zwar nicht gerade die Hölle los, aber es rollt respektheischend. Die Innengeräusche im normalen Fahrbetrieb sind bis Tempo 80 km/h noch knapp im grünen Bereich, bei Tempo 120 wirds dann deutlich lauter, aber nicht wirklich störend. Die hohen 45,5 db(A) im Standgas lassen schlimmeres befürchten.

Das Genesis-Coupé lässt sich sehr sportlich, aber auch ganz entspannt fahren.

Fotos: Corinbeauf



Überschaubar: Blick ins Cockpit.



Die Bedienknöpfe der Audio-Anlage sind zu klein.



Die Verarbeitung gefällt.



Gut: Durchreiche zum Kofferraum.



Hübsch: Dezentere Heckspoiler.



Sind Serie: Schöne 19-Zoll-Alus.



Sportliche Heckansicht, ohne prollig zu wirken.

Technische Daten

PREISE

Hyundai Genesis Coupé 3.8 V6 ab Fr. 40 890.–. Testwagen Hyundai Genesis Coupé 3.8 V6 mit u. a. 6-Stufen-Automatik mit Schaltwippen am Lenkrad, Metallic-Lackierung, Comfortpaket, Pioneer-Multimedia-Anlage usw. für Fr. 47 040.–.

TESTWAGENLIEFERANT

Hyundai Suisse, 8305 Dietlikon, www.hyundai.ch

MOTOR (ECE)

6 Zyl. in V 96×87 mm), 3778 cm³, Kompression 10,4:1, 223 kW (303 PS) bei 6300/min, 361 Nm bei 4700/min, 95 ROZ.



MOTORKONSTRUKTION

4 Ventile/Zylinder, 2×2 oben I. Nockenwellen (Kette, stufenlose variable Ventilsteuerung Dual CVVT), Zylinderblock und -kopf aus Alu, Saugrohreinjection, Öl 5,3 L.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Auf Hinterräder, ESP, 6-Stufen-Automatik, I. 4:17; II. 2:34; III. 1:62; IV. 1:23; V. 1:0; VI. 0:79; R 3:40; Achse 3:54.

FAHRGESTELL

Selbsttragende Karosserie; vorne Federbeine, Mehrlenkerachse, Domstrebe; hinten Mehrlenkerachse; v./h. Schraubenfedern, Stabilisatoren.

FAHRWERK

Vierradscheibenbremsen belüftet (v./h. 4-Kolben-Bremsensattel/1-Kolben-Bremsensattel), Scheibendurchmesser v./h. 34,5/31,4 cm; Zahnstangenlenkung mit hydr. Servo; Tank 65 L; Reifen vorne 225/40 R 19, hinten 245/40 R 19, Felgen v./h. 8/8,5 J.

KAROSSERIE, GEWICHTE

Coupé, 2 Türen, 4 Sitze; Leergewicht (Werk) 1589, max. zul. 1930 kg.

ABMESSUNGEN

Länge 463 cm, Breite 186,5 cm, Höhe 138,5 cm; Radstand 282 cm, Spur v./h. 160/161,5 cm, Laderaum 330 dm³.

FAHRLEISTUNGEN (WERK)

Höchstgeschwindigkeit 240 km/h, Geschw. bei 1000/min im höchsten Gang 44,5 km/h; 0 bis 100 km/h 6,3 s; Verbrauch EU 14,8/7,0/9,9 l/100 km; CO₂ 235 g/km; Energieeffizienzklasse G.

GARANTIEN

Garantie 5 Jahre/ohne Kilometerbeschränkung, gegen Durchrostung 12 Jahre, Mobilität 5 Jahre.

AUSSTATTUNG (AUSZUG)

6 Airbags, aktive Kopfstützen, 2×Isofix hinten, Nebelscheinwerfer, Sportfahrwerk, elektrisch verstell- und beheizbare Aussenspiegel, Sportsitze, höhenverstellbarer Fahrersitz mit verstellbarer Lendenwirbelstütze, Klimaautomatik, Lederinterieur, Sitzheizung vorne, Infinity-Soundsystem mit Radio/CD/MP3/AUX/USB und acht Lautsprechern, Audio-Fernbedienung am Lenkrad, Frontscheibenwischer beheizbar, 19-Zoll-Leichtmetallfelgen.

OPTIONEN

6-Stufen-Automat mit Schalt paddeln am Lenkrad (Fr. 2500.–), Metallic-Lackierung (Fr. 900.–), Comfort-Paket mit Einkipplitze hinten, Tempomat, elektrisch verstellbarer Fahrersitz, Keyless Entry mit Start/Stop-Knopf, aut. abblendender Innen- spiegel (Fr. 1500.–), Pioneer-Multimedia-Radio RDS/DVD inkl. Bluetooth (Fr. 1250.–), Pioneer-Multimedia-Radio RDS/DVD inkl. Bluetooth und Navigation (Fr. 2250.–), Rückfahrkamera (Fr. 580.–), Kühlergrill verchromt (Fr. 349.–), Klebdekor-Streifen aussen (Fr. 280.–), Fussmaten Velours (Fr. 94.–), Kotschutzlappen (Fr. 38.–), Ladekantenschutz transparent (Fr. 44.–).



Die AR-Testwagen fahren mit Treibstoffen von BP.



Kantige Seitenansicht. Der Hüftschwung in der Fensterlinie gefällt oder nicht.
 Foto: Patrick Corminboeuf

AR-Messresultate Innengeräusche Hyundai Genesis-Coupé 3.8 V6



FORTSETZUNG VON SEITE 13

Dafür sitzt man im Genesis-Coupé serienmässig auf Ledersitzen. Wo gibts das schon? Und man nimmt in bequemen Sportsitzen Platz, die speziell im Hüftbereich guten Seitenhalt bieten. Der Fahrersitz ist zudem serienmässig auch in der Höhe verstellbar und bietet eine einstellbare Lendenwirbelstütze. Einen elektrisch verstellbaren Fahrersitz gibts neben anderen Zusatzfunktionen im Comfort-Paket (Fr. 1500.–, vgl. technische Daten). Darin enthalten sind beispielsweise auch Parksensoren hinten. Eine Option, die sich nur schon deshalb lohnt, weil das Coupé vor allem hinten nicht gerade übersichtlich ist. Überhaupt muss man sich wegen der doch respektablen Aussenmassen von 463 cm Länge und 186,5 cm Breite vor allem beim Längsparkieren erstmal an die Dimensionen gewöhnen.

Aber bleiben wir im Cockpit. Da gehts mit Ausnahme der Ledersitze sonst nicht gerade premiummässig zu und her. Aber es wird mehr geboten, als erwartet werden könnte. Nur gerade die Verschaltung der Mittelkonsole besteht aus wirklich hartem, etwas gar billig anmuten-

dem Kunststoff. Hingegen ist die Abdeckung des Armaturenbrettes bereits gepolstert und fühlt sich wertig an. Die Ausstattung an Instrumenten und Bedieneinheiten ist erfreulich nüchtern und klassisch. Zwei analoge Rundinstrumente mit blauer Hinterleuchtung, Tempomat und Audio-Bedienung am Lederlenkrad, eine Mittelkonsole mit Bordcomputer, nachgerüsteter 2-DIN-Audioeinheit von Pioneer (Fr. 1250.–) und Klimaautomatik. Das wärs.

PLUS UND MINUS INNEN Ungeöhnlich vielfältig für ein Sportcoupé gestalten sich die Ablagemöglichkeiten. Zwei Cup-Holder in der Mittelkonsole, abschliessbares Handschuhfach, Brillenfach im Dachhimmel, ein abdeckbares Fach für Kleinkram in der Mittelkonsole unterhalb der Klimabedienung, ein abschliessbares Fach in der Mittelarmlehne und grosszügige Ablagen in den Türen.

Man findet allerdings im Interieur auch Dinge, die nicht so toll sind. Hinten können Erwachsene nur mit eingezogenem Kopf sitzen. Viel grösser als ein Meter siebzig darf jemand nicht sein. Hingegen stimmt es, dass vorne Sitzende wirklich grosszügige Platzverhältnisse vorfin-

den. Auch sind die Bedienknöpfe der nachgerüsteten Pioneer-Audioanlage zu klein, deren Beschriftung kaum zu entziffern. Ohne Bedienmöglichkeit am Lenkrad gings nicht. Und: Scheint die Sonne auf das Display der Audioanlage, die auch mit Zusatzfunktion Navigation nachgerüstet werden kann, dann sieht man darauf nicht mehr viel.

Gut wirkt hingegen generell die Verarbeitung im Innenraum. Da knarzt und scheppert nichts. Die Sonnenblende über den Instrumenten macht einen stabilen Eindruck. Geradezu edel wirken die Teppiche und die Alu-Beplankung der Pedale mit trittsicheren Gummi-Applikationen.

Den praktischen Nutzen des Genesis-Coupés rettet der Kofferraum mit einer Durchreiche in den Innenraum. Die öffnet sich beim Abklappen der Rücksitzbank. So können auch Gegenstände von bis fast zwei Meter Länge transportiert werden, z. B. Ski.

ÜBERRASCHUNG Die von uns ermittelten Fahrleistungsmessungen von 6,8 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h sind in Anbetracht des Leergewichts von gewogenen 1540 kg und hochgerechnet auf die Besetzung des Autos mit zwei Fahrern ein anständiger Wert.

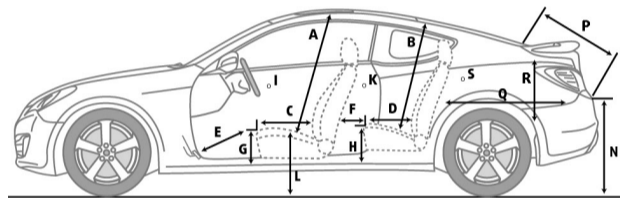
Beim Verbrauch lagen wir im Gesamtdurchschnitt unserer rund 2500 Testkilometer 0,6 L über den Werksvorgaben. Es ist selten, dass die Diskrepanz nicht grösser ist. Wir führen einen Schnitt von 10,5 L/100 km, Hyundai nennt 9,9 L/100 km Gesamtverbrauch.

Überrascht hat uns der Verbrauch auf einer gefahrenen Normrunde mit Mischverkehr auf rund 200 km. Mit zurückhaltender Fahrweise erreichten wir 7,6 L/100 km. Das ist zweifellos ein guter Wert, lässt aber gleichzeitig jeglichen Fahrspass vermissen, den man mit so einem Auto haben kann.

FAZIT Das Hyundai-Genesis-Coupé ist eine echte Alternative für PS-Fans, die ein Sportcoupé mit hoher Alltagsstauglichkeit suchen, das es in vergleichbarer Konfiguration zu dem Preis sonst nirgendwo gibt. Was den Wagen auch interessant macht, ist die Tatsache, dass er der typische Wolf im Schafspelz ist. Will heissen, man sieht dem Genesis-Coupé nicht an, zu was es vor allem mit dem 3,8-L-V6 unter der Haube fähig ist. Der bislang sportlichste Hyundai kommt mit viel Understatement, wirkt keineswegs prollig.

Genesis-Coupé-Besitzer müssen aber auch nicht Angst haben, völlig in der Masse unterzugehen. Was auffällt, ist die Beachtung, die dem Koreaner entgegengebracht wird. In der Stadt sind das zuweilen begierige Blicke, an der Tankstelle wird man nicht selten angesprochen: «Aha, das ist jetzt also das neue Hyundai-Coupé. Darf ich mal reinschauen? Der geht wohl ziemlich ab, was?» Ja, tut er.

Innenraum-Abmessungen HYUNDAI GENESIS-COUPÉ 3.8 V6



Vordersitze	L = 47–52 cm	H = 33 cm	S = 92–138 cm
A = 85–89 cm		K = 137 cm	N = 78 cm
C = 50 cm	Rücksitze		P = 37×113 cm
E = 34–56 cm	B = 78 cm	Kofferraum	
G = 20–24 cm	D = 45 cm	Q = 102 cm	
I = 144 cm	F = 18–40 cm	R = 28–42 cm	

Im Vergleich mit anderen Konkurrenten HYUNDAI GENESIS COUPÉ 3.8 V6



Marke/Modell	Hyundai Genesis Coupé 3.8 V6	Nissan 370 Z	BMW 335i Coupé	Infiniti G37 Coupé	Porsche Cayman S
Zylinderzahl/Hubraum	cm³ V6/3778	V6/3696	R6/2979	V6/3696	Boxer 6/3436
max. Leistung	kW (PS) bei 1/min 223 (303) bei 6300	243 (331) bei 7000	225 (306) bei 5800	235 (320) bei 7000	235 (320) bei 7200
max. Drehmoment	Nm bei 1/min 361 bei 4700	366 bei 5200	400 ab 1300	360 bei 5200	370 bei 4750
Getriebe/Antrieb	M6/A6	M6/A7	M6	A7	DKG7
Geschw. bei 1000/min im höchsten Gang	km/h –/44,4	42,3/47,9	38,9	48,0	44,9
Gewicht leer/max. zul.	kg 1587/1930	1520/1800	1600/2005	1730/2130	1390/1645
Anhängelast gebremst	kg –	–	1700	–	–
Beschleunigung 0 bis 100 km/h	s –/6,8	5,8/5,7	5,5	5,9	4,9
1 km mit stehendem Start	s 26,6 (Aut.)	25,2/25,4	24,8	25,9	23,9
80 bis 120 km/h im grössten Gang	s –	9,8/–	7,7	–	–
Höchstgeschwindigkeit (Werk)	km/h 240	250	250	250	275
Testverbrauch im Mittel	L/100 km 10,5 (Aut.)	10,6/10,8	10,3	10,9	10,6
min. bis max.	L/100 km 7,6–16,1 (Aut.)	8,9–17,5/9–17,2*	9,1–12,5	9,8–11,8	8,5–13,9
Normverbrauch EU	L/100 km 10,3/9,9	10,6/10,5	8,4	10,5	9,4
Länge/Breite	cm 463/186,5	425/184,5	458/178	466/182	434,5/180
Innenbreite v./h.	cm 144/137	139/–	147/140	147/140	132/–
Kopffreiheit v./h.	cm 85–89/78	89–94/–	82–99/88	85–97/83	94–98/–
Sitztiefe v./h.	cm 50/45	49/–	50–55/50	53–57/51	52/–
Fussraum vorn	cm 34–56	33–55	32–29	31–57	30–52
Knieraum hinten	cm 18–40	–	10–43	6–40	–
Kofferraumvolumen	dm³ 332	235	430	275	410
ABS/ESP/Airbags/Klima	x = Serie	x/x/6/x	x/x/6/x	x/x/6/x	x/x/6/x
Gratiswartung	Jahre/km –	–	10/100 000	3/100 000	–
CO ₂ /Energieeffizienzklasse	g/km/A bis G 246/245 /G/G	248/245/G/G	196/E	246/F	221/F
Preis ab	Fr. 40 890.–	54 790.–	69 900.–	64 656.–	94 100.–
Test in AR	Nr. 22/11	42/09	47/06	30/09	29/09
Auf einen Blick	Günstigster im Vergleich. Sehr gute Basisausstattung, fünf Jahre Garantie bei unbegrenzter Laufleistung.	Kompakterer Nachfolger des 350Z, gleicher Motor wie Infiniti. Agil, gute Basisausstattung, günstig.	Seidenweicher, drehmomentstarker Turbomotor, sehr gute Verarbeitung, sparsamstes Auto im Vergleich.	Noch wenig bekannter Exot, Nobelpremie von Nissan, gute Verarbeitung, exotisches Design. Faire Preisgestaltung.	Die Sportskanone im Vergleich, dank zwei Kofferräumen hohes Ladevolumen. Sehr teuer, kein Gratiservice.