



Hyundai Genesis

Kijk eens wat ik kan!

Rij-impressie | Wat voor auto rijdt de directeur van Mercedes-Benz? Waarschijnlijk een S-Klasse, het topmodel van dat merk. En de directeur van BMW? Een 7-Serie natuurlijk. Maar wat is een gepaste auto voor de directeur van Hyundai? Het topmodel van Hyundai is de i40. Dat is een prima zakenauto, maar geen directie-limousine. Speciaal voor de directeur van Hyundai kwam er één Genesis naar Nederland. En die mocht Autozine een dagje lenen.

In Nederland begint het aanbod van Hyundai met de compacte i10. De i20 is een stapje groter, maar nog steeds bescheiden. Daarna komt de middenklasser van Hyundai: de i30. De i40 is de grote zakenauto van Hyundai. Op enkele terreinauto's na, biedt Hyundai geen modellen boven de i40 aan.

In andere landen ligt dat heel anders! In Amerika is Hyundai al vele jaren succesvol met de Genesis. Deze 5 meter lange sedan wordt daar als "middenklasser" beschouwd, terwijl dat naar Nederlandse maatstaven al bijna een limousine is. Een prima auto voor de directeur van Hyundai Nederland dus!



Uitrusting

Bovendien laat Hyundai met de Genesis zien waartoe het op technisch gebied in staat is en dat is waarom de directeur zijn auto maar wat graag uitleent. Dat de Genesis een echte limousine is, is al duidelijk bij het instappen. De gebruikte materialen zijn prachtig en dankzij de meer dan royale opzet straalt de Genesis klasse uit. Dit is het type auto dat de inzittenden bijna overdondert met weldaad.

De ruim bemeten voorstoelen zijn elektrisch

verstelbaar, waarbij zelfs de lengte van het zitvlak is in te stellen. De ruimte achterin is gemiddeld voor een auto van deze omvang. Echter: de rechter voorstoel is vanaf de achterbank (elektrisch) te verschuiven om extra beenruimte te creëren. In de midden-armsteun van de achterbank is een waar arsenaal aan knoppen te vinden om het achterin gerieflijk te maken (gordijnen, airco, audio). Dat wijst erop dat de Genesis tevens bedoeld is als directie-limousine met chauffeur.



Het audiosysteem is verzorgd door "Lexicon", een Amerikaanse dochter van het in Europa beter bekende "Harman Kardon". De geluidskwaliteit is absoluut subliem: de klank is strak en helder, het geluidsbeeld groots en dynamisch. Dames en heren autofabrikanten: neem hier een voorbeeld aan!

Het glimmende schild in de grille verradt al dat de Genesis is voorzien van een radar. Daarmee kan de auto automatisch afstand houden bij gebruik van de cruise-control. Ook kan de Genesis zelfstandig remmen als dat nodig is.

Het beeldscherm van het audio-, navigatie- en communicatiesysteem is al even royaal van omvang. Dat maakt het eenvoudig af te lezen en te bedienen. Alhoewel de Genesis nooit bedoeld is voor de Nederlandse markt, heeft het navigatiesysteem een kaart van Nederland en zijn alle dialogen in het Nederlands.



Prestaties

Ook op mechanisch vlak combineert de Genesis het beste wat Hyundai te bieden heeft. Onder de motorkap is een weinig economische 3.8 liter zescilinder benzinemotor te vinden die 333 pk / 397 Nm levert. Dit vermogen wordt via een achtraps automaat overgebracht op de voor- én achterwielen. Op die manier kan de Genesis onder alle weersomstandigheden maximaal presteren.

De motor wordt gestart met een druk op de knop,

waarna hoegenaamd niets is te horen of te voelen. Alleen de toerenteller verraaft dat de motor draait. Ondanks het overvloedige vermogen is de Genesis absoluut niet opdringerig of uitdagend. Dit is een auto die verwent met verfijning, niet met verpletterende prestaties. Desondanks is een voorzichtig tikje op het gaspedaal voldoende om de meeste andere auto's het nakijken te geven. En alleen dan is heel even een machtig zescilinder geluid hoorbaar.



Weggedrag

Dat de Genesis bedoeld is voor de Amerikaanse markt, blijkt vooral uit het weggedrag. Naar Europese maatstaven is het weggedrag eigenaardig. Dit is zeker geen limousine die welhaast boven het wegdek lijkt te zweven. In plaats daarvan is iedere onregelmatigheid in het wegdek duidelijk voelbaar. Dat zou kunnen duiden op een uiterst sportief karakter, maar ondanks het stugge onderstel helt het koetswerk in snelle bochten nadrukkelijk over.

Wanneer de Genesis wordt geprovoceerd geven de banden geen krimp, maar tegelijkertijd wiegt en wiebelt het koetswerk en is het met het comfort gedaan. Dit is een auto die vraagt om een kalme rijstijl en zich bij voorkeur statig door het verkeer beweegt. Precies zoals het hoort bij een directie-auto!



Conclusie

Speciaal voor de Amerikaanse markt levert Hyundai de Genesis. En speciaal voor de directeur van Hyundai Nederland is er één Genesis naar ons land gehaald. Daarmee reist de topman van Hyundai niet alleen in stijl, maar laat hij ook zien waartoe zijn merk in staat is.

Een proefrit leert dat Hyundai inderdaad veel meer in huis heeft dan tot uiting komt in de Europese modellen. Maar tegelijkertijd is duidelijk dat de Genesis absoluut niet thuishoort in Europa. Het weggedrag is onsamenhangend en ondanks een enorm motorvermogen laat de Genesis zich liever niet sportief rijden. Daarbij is de CO₂-uitstoot zo hoog dat de Genesis veel duurder zou zijn dan de Europese tegenstrevers. Het blijft dus bij een mooie demonstratie van de capaciteiten van Hyundai. Waarvoor dank! ■



Specificaties

Hyundai Genesis 3.8 GDI

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	499 x 189 x 148 cm
Wielbasis	301 cm
Gewicht	2.055 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	77 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	245/40R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	3788 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	315 pk @ 6000 tpm
Koppel	397 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,8 sec.
Topsnelheid	240 km/u
Verbruik gemiddeld	11,6 l / 100 km
Verbruik stad	16,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	270 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 111.160,-
Prijs instapmodel	€ 111.160,-