



Hyundai Genesis Coupe

Vakantieliefde

Autotest | Kent u dat gevoel? Op vakantie bent u gewend geraakt aan een ander levensritme, voelt zich helemaal thuis in een nieuwe cultuur of heeft misschien wel uw droompartner ontmoet. Het liefst zou u ze allemaal mee terug naar huis willen nemen, maar vaak blijft dat bij een wens. De "Hyundai Genesis" is al een jaar succesvol in Amerika en nu komt deze "musclecar" op veler verzoek naar Nederland. Is de Genesis Coupé op eigen bodem nog steeds zo spannend?

Wie op vakantie is, ziet alles door een roze bril. Tijdens de vakantie heeft niemand haast en onder de stralende zon lijkt alles mooier. Nu staat de in Amerika zo geprezen "Hyundai Genesis Coupé" klaar voor een test in het grijze, koude en regenachtige Nederland.

Gelukkig doet de rode kleur wonderen voor de auto. De Genesis ziet er ook op een druilerige namiddag spannend en vooral veelbelovend uit. Het lijnenspel straalt agressie en kracht uit, zonder ordinair te worden.

Ruimte en uitrusting

Ondanks de gedrongen lijnen, is de kofferbak daadwerkelijk bruikbaar (332 liter) en dat maakt meteen duidelijk dat de Genesis geen compromisloze racewagen is die zich alleen leent voor gebruik op het circuit. Alhoewel de knoppen, displays en gebruikte materialen doen denken aan iedere andere Hyundai, is de opzet heel anders. Het dashboard is nadrukkelijk om de bestuurder en bijrijder heengebouwd en dat geeft het geborgen gevoel dat hoort bij een coupé.



De Genesis is standaard voorzien van grote sportstoelen. Deze zijn ongebruikelijk zacht, maar bieden toch voldoende zijdelingse steun. Helaas zijn de hoofdsteunen onvoldoende verstelbaar, zodat deze nauwelijks een bijdrage leveren aan de veiligheid.

Net als bij de meeste andere coupés, is de achterbank nauwelijks bruikbaar. De hoofd- en beenruimte achterin is minimaal. Bovendien is de instap naar achteren zo lastig dat zelfs kinderen niet graag achterin de Genesis zullen plaatsnemen.

Gezien de prijs is de uitrusting compleet te noemen. Ook de hier getoonde negentien inch (!) velgen zijn standaard. De door audiospecialist "Infinity" (niet te verwarren met automerk "Infiniti") verzorgde radio/CD-speler verdient een speciale vermelding, want deze klinkt helder, evenwichtig en krachtig.

Twee liter turbo

De motor wordt gestart met een knop. Afhankelijk van de gekozen uitvoering komt daarop een viercilinder of zescilinder krachtbron tot leven.

Eerst is gereden met de 2.0 liter viercilinder die dankzij de assistentie van een turbo 213 pk / 302 Nm levert. De invloed van de turbo is duidelijk merkbaar; wanneer het toerental toeneemt, neemt het vermogen plotseling toe. Dat is bij een luxe reisauto een nadeel, maar bij de Genesis vergroot dat de sensatie alleen maar.



De "Genesis Coupé 2.0T" sprint vanuit stilstand in 8.5 seconden naar de 100 km/u. Dankzij het forse koppel beperkt de pret zich niet tot alleen een stoplichtsprint; ook tussenacceleraties op hoge snelheid worden moeiteloos neergezet.

Alhoewel het gretige karakter uitnodigt tot hard rijden, leent de turbomotor zich net zo makkelijk voor lage snelheden met een al even laag toerental. Zelfs 60 km/u in de zesde versnelling is geen probleem. De trekkracht is dan nihil, maar de auto houdt de kruissnelheid aan zonder protesteren. Eenmaal op snelheid blijft de motor nadrukkelijk hoorbaar en dat kan op den duur gaan vermoeien.



Drie liter zescilinder

Met de tweeliter turbomotor is de Genesis Coupé ontegenzeggelijk snel, maar niet spannender dan andere coupés in deze prijsklasse. Met de "3.8 V6" onder de motorkap is de Genesis juist een unieke auto. Het is namelijk de goedkoopste auto op de markt die meer dan 300 pk levert (303 pk en een koppel van 361 Nm om precies te zijn).



Terwijl de turbomotor gretig en venijnig is, gedraagt de zescilinder zich als een echte krachtpatser. Een

voorzichtig tikje op het gaspedaal is al voldoende voor een heerlijke versnelling. Bovendien bijt de zescilinder harder door en is de overmacht op hoge snelheid groot. Tot zo'n 200 km/u blijft de zescilinder indrukwekkend snel accelereren. De sprint van 0 naar 100 km/u wordt geklaard in 6.5 seconden.

De optionele zestraps automaat voelt de bestuurder goed aan en leent zich ook voor sportief rijden. Bovendien is het verbruik met de automaat iets minder hoog.

Weggedrag

Veel belangrijker dan het motorvermogen, is het feit dat dit altijd op de achterwielen wordt overgebracht. Daar komt bij dat de gewichtsverdeling gunstig is (45% achter, 55% voor).



De Genesis stuurt niet te licht en laat zich prima aanvoelen door de bestuurder. Het vertrouwen is zo groot dat menigeen al na enkele minuten het gas dieper intrapt en de achterkant een stapje opzij laat zetten. Zelfs een beginnende bestuurder zal eenvoudig aanvoelen wanneer de grens van de grip is bereikt danwel overschreden.

Dankzij de lange wielbasis, laat de Genesis zich daarna eenvoudig weer in het rechte spoor brengen. Wie het uiterste uit de auto wil halen, kan het standaard aanwezige ESP (Elektronisch Stabiliteits Programma) geheel uitschakelen.

De remmen zijn goed tegen het motorvermogen opgewassen. Ook vanaf (zeer) hoge snelheid is de remkracht eenvoudig te doseren en laat de Genesis zich keer-op-keer veilig tot stilstand brengen.



Conclusie

Een vakantieliefde gaat na thuiskomst snel over. De nieuwe liefde leek onder de stralende zon, in dat idyllische dorpje en in die ontspannen sfeer de ideale partner. Terug in het nuchtere Nederland verandert dat snel. Juist daarom heeft Hyundai de "Genesis Coupé" na het succes in Amerika niet zomaar naar Europa gehaald. Het uiterlijk is nauwelijks aangepast, de rijeigenschappen zijn juist sterk aangepast aan de Europese smaak.

Het resultaat is een strak gelijnde sportcoupé die afhankelijk van de gekozen motor snel of zelfs zeer snel is. Alle uitvoeringen zijn voorzien van achterwielaandrijving, waardoor de rijervaring nadrukkelijk verschilt van die van andere coupés in deze prijsklasse. Daarmee blijft de magie van die eerste kennismaking op vakantie. ■



Specificaties

Hyundai Genesis Coupe 3.8 V6 automaat

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	463 x 187 x 139 cm
Wielbasis	282 cm
Gewicht	1.515 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	332 l
Bandenmaat	245/40R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	3778 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	303 pk @ 6300 tpm
Koppel	361 Nm @ 4700 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,5 sec.
Topsnelheid	240 km/u
Verbruik gemiddeld	9,9 l / 100 km
Verbruik stad	14,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7 l / 100 km
CO2 uitstoot	235 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 50.495,-
Prijs instapmodel	€ 41.995,-