



Genesis G80

Zoveel mensen, zoveel wensen

Autotest | Genesis is de chique tak van Hyundai. Na jaren actief te zijn geweest in Zuid-Korea en Amerika komt Genesis nu ook naar Europa. De modellen zijn namelijk gaandeweg voorzien van elektrische aandrijving en kunnen daarom voor het eerst qua prijs concurreren met het bestaande aanbod. De eerste twee modellen die Genesis introduceerde zijn SUV's, maar daar zijn er al genoeg van. Bij het topmodel van Genesis, de G80, ligt dat anders. Dat is een grote sedan en daarvoor is er zeker nog ruimte op de markt.

Genesis heeft de lengte van de grote sedan slim gekozen. De GV80 is 5 meter 5 lang en is daarmee groter dan andere grote sedans in het E-segment (Mercedes-Benz E-Klasse, Volvo ES90), maar minder lang dan de zeer grote sedans (Mercedes-Benz S-Klasse, BMW 7-Serie). En natuurlijk verschilt de stijl, want omdat Genesis primair op Amerika is gericht, is de G80 heel wat minder bescheiden en elegant dan het bestaande aanbod. De G80 werd daarom door buitenstaanders als "Amerikaanse slee" betiteld, terwijl deze sedan toch echt uit de koker van het Zuid-Koreaanse Hyundai komt!

"Omdat Hyundai de techniek al op de plank had liggen en het dealernetwerk al heeft, was het een kleine moeite om deze chique tak toe te voegen en het aanbod uit te breiden"



Ruimte van een limousine

De invloed van Hyundai is vooral binnenin merkbaar, want de G80 vormt een combinatie van doordachte ergonomie en extravagante vormgeving. Het is daarom een perfect tegengeluid voor de steriele rijdende computers van andere nieuwkomers. In de G80 is ouderwets veel chroom, leer en decoratie te vinden. Zoveel zelfs, dat het op het randje van kitsch is.



De riante lengte zorgt voor volop binnenruimte voor en achterin. Wanneer wordt gekozen voor het optionele "Comfort pack", is de luxe achterin voldoende om de G80 in te zetten als limousine met chauffeur. Echter, hier is te merken dat de G80 achteraf is voorzien van elektrische aandrijving. Het batterijpakket is namelijk zo hoog, dat er nauwelijks ruimte is om de voeten onder de voorstoelen te plaatsen. Ook de bagageruimte is aan de kleine kant

voor een auto met zulke genereuze proporties. Let op dat de achteruitrijcamera net onder de knop zit waarmee de achterklep wordt ontgrendeld. Als vanzelf komen er daarom vingerafdrukken op de lens en daardoor wordt het beeld van de achteruitrijcamera troebel.

Uitrusting

De modellen van Genesis stralen weinig bescheidenheid uit en daarom is de uitrusting weldadig. De cabine telt vele hendels en knoppen, al was het maar om indruk mee te maken. Toch worden de meeste functies bediend via het zeer brede en extreem slanke beeldscherm. Dit loopt van achter het stuur tot halverwege het dashboard en wordt niet onderbroken. De beelden strekken zich daarom uit over de gehele breedte van het beeldscherm en dat is uniek. Het dient overigens vooral de uitstraling, want de breedte is niet ervaren als een voordeel voor de bediening.



De menu's zijn chic voorgegeven, geheel in stijl met de rest van de auto. De bediening vergt soms enige studie, want niet alle zaken zitten op de meest logische plek. Echter, hoe langer met de auto wordt gereden, hoe meer het allemaal vertrouwd raakt. Alleen het audiosysteem van Bang & Olufsen blijft een zorgenkind. De klank is gericht op spektakel met dreunende bas en snerpand hoog. Slechts met veel moeite is de klank te "temmen", maar dan nog is het te overrompelend voor muziek en alleen acceptabel voor gesproken woord. Het is opmerkelijk dat een

merk dat zo'n goede naam heeft zich wil verbinden aan zo'n "discogeluid" waarin iedere vorm van verfijning verloren is gegaan.

Als het gaat om de veiligheid is de hand van Hyundai wederom te herkennen. De goedbedoelde "assistenten" zijn te bedienen met eenzelfde menu als in een eenvoudige Hyundai. Door dit menu via een "snelpkoppeling" op te roepen, zijn de meest hinderlijke functies aan het begin van iedere rit eenvoudig uit te schakelen. Heel handig: net als bij Hyundai wordt beeld van een camera aan de zijkant van de auto getoond zodra richting wordt aangegeven. Op die manier weet de bestuurder na over de schouder te hebben gekeken nog eens extra zeker dat de dodehoek echt vrij is.



Elektrische auto: G80 Electrified

De Genesis G80 verscheen aanvankelijk op de markt met een verbrandingsmotor. Om een duidelijk onderscheid te maken tussen de originele versie en deze vernieuwde variant spreekt Genesis over de "G80 Electrified". Ook als elektrische auto is de G80 bedoeld voor het afleggen van zeer lange afstanden. Daarom is in de vloer een batterij met een capaciteit van niet minder dan 95 kWh te vinden. In theorie bedraagt de actieradius daarmee een relatief bescheiden 570 km. Het verbruik is namelijk bovengemiddeld hoog. Een vlotte rijstijl kost 21 kWh / 100 km en dan daalt het bereik fors. Alleen door kalm te rijden daalt dit tot 18.5 kWh / 100 km en kan de opgegeven actieradius worden gerealiseerd. Ondanks het gebruik van 800-volt techniek kwam de laadsnelheid niet boven de

187 kW uit en dat betekent lange laadtijden met zo'n grote accu-capaciteit. Het is daarmee ook duidelijk dat de G80 al enige jaren op de markt was voordat deze naar Nederland kwam, want de nieuwste generatie luxe sedans rijdt zuiniger en laadt sneller op.

Omdat de G80 het topmodel van Genesis is, is vierwielaandrijving standaard. Daarom wordt het vermogen van 370 pk / 700 Nm moeiteloos op het asfalt overgebracht, zelfs als de bestuurder baldadig rijdt en/of doelbewust de grenzen opzoekt. Standaard is de G80 Electrified vlot en machtig. Wanneer wordt gekozen voor de sportstand, voelt de hele auto steviger en is deze grote sedan ronduit snel. Ondanks het feit dat de sprint van 0 naar 100 km/u in 5.1 geen record is, wordt deze neergezet met zoveel agressie dat het veel sneller lijkt.



Weggedrag: sportiever dan het uiterlijk doet vermoeden

En dat is kenmerkend voor de Genesis: de auto's zien er misschien chic uit, maar hebben een sportief karakter. Van een statige limousine als deze zou worden verwacht dat hij rijdt als een wolk. In plaats daarvan is het onderstel stevig en stug. Tegelijkertijd is de G80 verrassend comfortabel op drempels, dus hier hebben Hyundai en Genesis goed werk geleverd.

Wanneer wordt gekozen voor de optionele achterwielbesturing, sturen de achterwielen bij lage snelheid in de tegengestelde richting van de voorwielen om de draaicirkel te verkleinen. Op hogere snelheid sturen de achterwielen mee voor extra

stabiliteit. Net zoals bij andere auto's met meesturende achterwielen zorgt dit voor een onwennig gevoel in de besturing, maar uiteindelijk merkbaar betere rijkwaliteiten.



Conclusie

Genesis introduceert de G80 Electrified in Nederland. De term "Electrified" is hierbij van doorslaggevend belang. Dankzij de elektrische aandrijving ziet Genesis kansen op de Nederlandse markt. De G80 is voordeliger dan soortgelijke grote sedans met verbrandingsmotor en heeft een heel eigen karakter. Het weggedrag is veel sportiever dan het uiterlijk doet vermoeden. Dankzij de inbreng van Hyundai is de G80 doordacht en functioneel, maar dan met een heel ander karakter.

En daar gaat het om: karakter. Vergelijk het met een nieuw kledingmerk. Dat biedt niet meer functionaliteit dan andere merken, maar heeft een eigen stijl die net even beter bij een bepaalde doelgroep past. Die stijl is compleet anders dan het bestaande aanbod van Hyundai. Omdat Hyundai de techniek al op de plank had liggen en het dealernetwerk al heeft, was het een kleine moeite om deze chique tak toe te voegen en het aanbod uit te breiden. Want: zoveel mensen, zoveel wensen. ■



Specificaties

Genesis G80

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

514 x 193 x 148 cm
314 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.410 kg
n.b.
n.b.

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

94 kWh
334 l
245/45R19

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

370 pk @ 0 rpm
700 Nm @ 1 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

5.1 sec.
225 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

18.10 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

570 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 78.300,-
€ 74.200,-