



Genesis GV60

Zo begint het

Autotest | Bij budgetmerken is het doel om zo veel mogelijk waar voor zo min mogelijk geld te bieden. Er is daarom weinig aan te verdienen. Bij premiummerken ligt dat heel anders. Premiummerken moeten een imago opbouwen waar de klant zich, tegen een prijs, mee wil associëren. En omdat er zo veel verschillende smaken zijn, is er altijd ruimte voor meer premiummerken. Daarom ziet "Genesis" kans in Nederland met de "GV60".

Een groot verschil met de andere nieuwkomers: Genesis is niet Chinees, maar Zuid-Koreaans. Het is de chique tak van Hyundai en heeft behalve in het thuisland vooral in Amerika furore gemaakt. Dat is ook te zien aan het uiterlijk. Europese merken bedienen zich van holle vormen om elegantie uit te stralen. De GV60 daarentegen bedient zich met het oog op de Amerikaanse markt van bolle vormen en ziet er daarom "vet" uit. Het is aan de lezer de keuze dit te interpreteren als "geslaagd" of "met overgewicht". Ook de vorm van de GV60 is bijzonder: het houdt het midden tussen een crossover en een coupé.

"ondanks de overduidelijke overeenkomsten
is deze Genesis als superieur aan een
Hyundai ervaren"



Uiterlijk vertoon

De cabine biedt de overdaad die hoort bij een premiummerk. Genesis kiest voor een veelheid aan materialen, kleuren, texturen en ornamenten. De knop voor het verstellen van de buitenspiegels is bijvoorbeeld niet verstopt, maar wordt gepresenteerd als een kunststukje op de deurpanelen. De hoofdprijs gaat naar de bediening van de automaat. Wanneer de auto uit is, is dit een glazen bol. Zodra de GV60 wordt gestart, draait de bol op zijn as en komt een glimmende draaiknop tevoorschijn waarmee de rijrichting kan worden gekozen. De bekleding van de stoelen is op het randje van kitsch met een ruitjespatroon en aluminium stiksel.



Alhoewel de opzet soms enige gewenning vraagt, gaat al het uiterlijk vertoon niet ten koste van de functionaliteit. De GV60 biedt voor- en achterin voldoende ruimte. Ook de kofferbak is ruim bemeten.

De bergruimte onder de motorkap is slechts symbolisch: daar past zelfs geen laadkabel in.

Uitrusting

Van achter het stuurwiel tot halverwege het dashboard strekt zich een beeldscherm uit dat daadwerkelijk als één geheel wordt gebruikt. Bij andere merken zijn dit vaak meerdere beeldschermen naast elkaar die gescheiden functies hebben. Omdat de achtergrondafbeelding (veelal een kaart van het navigatiesysteem!) wordt doorgetrokken, vormt het beeldscherm in de GV60 daadwerkelijk één geheel. De vormgeving van de menu's en dialogen is al even kunstig vormgegeven als de rest van de auto, wederom zonder de functionaliteit te vergeten.

Net als bij conventionele premiummerken kan de GV60 naar eigen smaak worden samengesteld. Dat geldt niet alleen voor de kleuren en materialen van de cabine, maar ook voor de uitrusting. Met het optionele "comfort pack" blijft er weinig te wensen over, want de testauto biedt alles van stoelkoeling en -verwarming via camera's rondom tot een head-up display. Zoals de naam al suggereert, omvat het optionele "B&O Sound Pack" een audiosysteem van de specialist B&O. Dit is geheel software-gestuurd, waardoor het geluid verregaand is aan te passen. Dat varieert daarom van "dreunende disco" tot "galmende concertzaal". Er is geen duidelijke neutraalstand en daarom moest er langdurig worden gerommeld met instellingen om tot een neutraal en niet vermoeiend geluid te komen.



De veiligheidsvoorzieningen zijn rechtstreeks overgenomen van Hyundai. Dat betekent dat ze zeer kritisch zijn afgesteld en de bestuurder voor iedere slordigheid berispen; ook als dat onterecht is, omdat verkeersborden worden gelezen die irrelevant zijn (voor andere rijbaan bedoeld / alleen geldig bij regen / alleen geldig op bepaalde tijd). Gelukkig weet Hyundai hoe hinderlijk deze verplichte functies zijn en daarom is het uitschakelen van de meest irritante elementen eenvoudig gemaakt.

Elektrische auto

"Bescheidenheid" past niet bij een premiummerk en daarom levert de lichtst gemotoriseerde uitvoering ("Long Range Single Motor") voor de GV60 al 229 pk / 350 Nm. In combinatie met een batterij met een capaciteit van 84 kWh is dat goed voor een actieradius van 561 km. De testauto is een "Dual Motor Performance" en die is goed voor niet minder dan 490 pk / 700 Nm. Dezelfde 84 kWh-batterij is dan goed voor een bereik van 501 km.



Ook wanneer kalm wordt gereden, is duidelijk merkbaar dat dit de meest sportieve versie van de GV60 is, want er is altijd een enorme reserve beschikbaar. Door het stroompedaal iets dieper in te trappen, toont de "Performance" maar wat graag de beschikbare sprintkracht. En mocht dat niet voldoende zijn, dan is er met de "boost"-knop op het stuurwiel storm in de rug op te roepen waarna alles nog intenser wordt. Mede daarom is de sprint vanuit stilstand naar 100 km/u in welgeteld 4 seconden geklaard.

Ook wanneer niet wordt getapt van het potentieel van de GV60 is het verbruik hoog. Ondanks een rit over binnenwegen kwam het gemiddelde verbruik uit op 18 kWh / 100 km. Gelukkig zijn de laadsnelheden ook hoog, want onder ideale omstandigheden kan de GV60 laden met 240 kW bij 800 volt. Opladen van 10% tot 80% zou dan 18 minuten kosten.



Rij eigenschappen

Deze sportieve GV60 heeft ook een sportief onderstel. Of beter gezegd: een hard onderstel. Door te kiezen voor de comfortmodus wordt de auto weliswaar meer vergevingsgezind, maar het onderstel blijft stug. Mede vanwege de brede banden heeft de GV60 een onhandig grote draaicirkel.

Daar staat echter een uitmuntend weggedrag tegenover. Ondanks alle elektronica is het gevoel van de bestuurder met het mechaniek goed. Daarom is duidelijk dat de GV60 Performance tot heel veel in staat is. Deze forse auto laat zich desnoods om rotondes heen slaan en door bochten sleuren, maar geeft geen krimp. De banden ("Michelin Pilot Sport EV" op de testauto) hebben grip en houden grip tot op zeer hoge snelheid. Bovendien verradt de GV60 zijn hoge gewicht (2,2 ton) niet. Ook met de rij eigenschappen is de GV60 daarom echt een premium-product.

Conclusie

Hyundai voert al enige jaren het chique merk "Genesis". Met de komst van elektrische modellen ziet Genesis nu ook kans in Europa. De GV60 stamt uit 2021, maar dankzij een facelift voor modeljaar 2025 is het model toch als modern ervaren. Nog veel belangrijker: ondanks de overduidelijke overeenkomsten is deze Genesis als superieur aan een Hyundai ervaren.

Dat geldt zeker voor de "Performance Dual Motor". Die levert uitstekende prestaties en combineert dat met een uitmuntend weggedrag. Met de juiste opties is de uitrusting rijk en modern. Met de materiaalkeuze, afwerkingskwaliteit en vormgeving creëert Genesis bovendien een eigen imago en weet het merk zich te onderscheiden van het bestaande aanbod. ■



Specificaties

Genesis GV60

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

455 x 189 x 158 cm
290 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.230 kg
750 kg
1.600 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

84 kWh
495/1460 l
255/40R21

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

490 pk @ 0 rpm
700 Nm @ 1 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

4 sec.
235 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

19.00 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

501 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 72.700,-
€ 49.990,-