



Genesis GV70

Kansen pakken

Autotest | Hyundai zag een kans. In Zuid-Korea en Amerika voert het al enige tijd, en met aanzienlijk succes, het luxemerkt "Genesis". Om het geluk ook in Europa te beproeven is Genesis recent uitgebreid naar Engeland, Duitsland en Italië. En nu Genesis ook elektrische auto's aanbiedt, ziet deze chique tak van Hyundai zelfs kansen in Nederland. Hoe groot zijn die kansen? Een proefrit moet het uitwijzen.

Genesis is wereldwijd zeker geen nieuwkomer, want het is al sinds 2015 actief. Echter, dat was tot nu toe met auto's met overbemeten verbrandingsmotoren en die zijn vanwege de CO2-belasting in Nederland kansloos. De GV70 heeft echter in 2024 een facelift ondergaan en is ook leverbaar als elektrische auto. Om iedere kans op verwarring uit te sluiten, wordt de auto die naar Europa komt aangeduid als "GV70 Electrified". Alhoewel de techniek daarmee aansluit op de wensen van de Europese markt, geldt dat minder voor het uiterlijk.

"Omdat de GV70 is gebaseerd op de techniek en expertise van Hyundai, deugt het product"



Omdat Genesis het meest succesvol is in Amerika, is het uiterlijk op die markt afgestemd. Daarom zijn vormen bol en gezet, terwijl de rest van de wereld de voorkeur geeft aan hol en slank. De grille heeft verchromde randen en het patroon wordt voortgezet onder de onderbumper voor een brutale "smoel". Ook de vele decoraties, de paars-grijze lak van de testauto en zelfs een logo dat "toevallig" lijkt op dat van Bentley maken duidelijk dat dit een auto is voor mensen die graag gezien willen worden. De GV70 is gemaakt voor Amerikanen die bij een voorstelronde naast hun naam bij voorkeur ook direct hun jaarinkomen etaleren.



Ruimte en uitrusting

Ook binnenin is het duidelijk dat de GV70 is gemaakt voor Amerika. De veiligheidsgordels zijn zo lang, dat zelfs een walrus comfortabel op de stoel kan worden vastgesnoerd. De zetels zijn bedoeld voor een "royaal"

postuur en dankzij de forse wielbasis is er ook achterin plek voor grote volwassenen. De stijl van de cabine is, net als het exterieur, extravagant. Ook hier heel veel decoratie, waarbij "bling-bling" de richtlijn is: hoe meer er glimt, hoe beter. Daarbij hebben de deurpanelen een inleg van brons met daarachter paars licht.

Al het uiterlijk vertoon doet geen afbreuk aan de functionaliteit. Weliswaar is het audio-, communicatie- en navigatiesysteem anders opgezet dan gebruikelijk, toch wijst de bediening zich vanzelf dankzij de doordachte logica. Bovendien: hoe langer met de auto wordt gereden, hoe meer handigheidjes worden ontdekt die het gebruik sneller of makkelijker maken. Een deel daarvan is afkomstig van Hyundai. Zo wordt het beeld van de dodehoek op het beeldscherm getoond zodra richting wordt aangegeven. Wie dat eenmaal heeft ervaren, mist het direct in een volgende auto.

Het audiosysteem is in hoge mate naar eigen hand te zetten met geluidseffecten, sferen en filters. Dat is allemaal heel spectaculair, maar het gevolg is dat hifi-puristen lang moeten zoeken om iets te vinden dat op een neutraalstand lijkt om muziek weer te geven zoals het bedoeld is. Echter, dan wordt duidelijk dat dit systeem moeite heeft met ouder bronmateriaal en echt is gemaakt voor meersporenopnamen ("Dolby Atmos").



Elektrische auto

De Genesis GV70 is in de basis niet ontworpen als

elektrische auto en daarom is het model in 2021 grondig aangepast om er toch een elektrische auto van te maken. Dat is gelukt, want de batterijen zijn keurig in de vloer verwerkt. Daarom is de binnenruimte riant en is er plaats voor een grote batterij met een al even grote capaciteit. Voor de testauto is dat 84 kWh, waarmee de actieradius in theorie 479 km bedraagt. Dat is een relatief bescheiden bereik ten opzichte van de accucapaciteit en dat wordt verklaard door het hoge verbruik. Volgens Genesis verbruikt de GV70 gemiddeld 19.4 kWh / 100 km. In de praktijk is 17 kWh / 100 km haalbaar, maar ook dat is bovengemiddeld hoog voor een auto van deze omvang met deze prestaties.

Wanneer kalm wordt gereden, biedt de GV70 Electrified alle voordelen van een elektrische auto: rust, souplesse en superioriteit. Er is altijd een flinke reserve voor handen, die bovendien onmiddellijk beschikbaar is. In de sportstand voegt de hier gereden "Dual Motor Performance"-uitvoering daar een flinke portie agressie aan toe. Dan is 490 pk / 700 Nm beschikbaar, waarmee vanuit stilstand na 4.4 seconden al de 100 km/u wordt aangetikt. Dankzij vierwiel aandrijving gaat dat zonder enig drama. De aandrijflijn spant zich in, het koetswerk volgt zonder te zoeken en zonder aan het stuur te trekken. Bovendien is bij 100 km/u nog zo'n enorme reserve beschikbaar, dat dit eigenlijk slechts een aanloopje is.

afgeven. Toen met 18% resterende lading een snellader werd gekoppeld, liep de snelheid binnen ongeveer een minuut op tot 254 kW en dat is zelfs sneller dan de fabrikant belooft! De door Genesis beloofde maximale laadsnelheid van 240 kW staat in een gunstige verhouding tot de batterij-capaciteit, dus de GV70 blijft niet lang plakken bij de snellader. Ook heel prettig: de GV70 laat zich desgewenst rijden met één pedaal. Dan staat het loslaten van het stroompedaal gelijk aan remmen (hoe sneller loslaten, hoe sterker afremmen). Hiermee biedt de GV70 Electrified alle voordelen van elektrisch rijden, ondanks het feit dat het model pas later is geconverteerd naar elektrische auto.

Weggedrag

Iedere uitvoering van de GV70 op de Nederlandse prijslijst is een "Dual Motor Performance". Dat betekent dat een stevig onderstel standaard is. Daarmee helt de auto niet over en is de communicatie met de bestuurder goed; precies zoals de Nederlandse autoliefhebber het graag heeft. In dit opzicht is er dus helemaal niets Amerikaans aan deze Genesis. De "Michelin Pilot Sport"-banden op 20-inch velgen maken de testauto stabiel en capabel. Alhoewel de GV70 merkbaar groter en zwaarder is dan de eerder geteste GV70, is ook dit chiquere model dynamisch en sportief.



Ook als het gaat om opladen is de GV70 Electrified een snelle auto. Dat is te danken aan 800-volt-techniek. Daarmee kan een batterij sneller energie opnemen en

Conclusie

Hoe groot is de kans op succes voor Genesis? Eigenlijk is die vraag irrelevant, want voor Genesis zijn de risico's klein. Het merk breidt slechts uit en pakt zijn kansen waar dat kan. Geheel nieuwe merken moeten investeren in productontwikkeling en daarna heel veel moeite doen om een plek te veroveren op de markt. Genesis is al meer dan een decennium actief en breidt slechts uit met bestaande producten. En omdat Genesis onderdeel is van Hyundai zijn de modellen gebaseerd op bestaande techniek. Evenzo zijn in Nederland bestaande Hyundai-dealers aangewezen voor de verkoop van Genesis.

Omdat de GV70 is gebaseerd op de techniek en expertise van Hyundai, deugt het product. Ondanks het feit dat dit een model is uit 2020, is de techniek dankzij de facelift van 2024 modern. En ondanks het feit dat de GV70 in een later stadium is aangepast tot elektrische auto, biedt deze "Electrified"-versie alle voordelen van elektrisch rijden. De in Nederland gevoerde "Performance"-versies bieden uitstekende prestaties en een al even goed weggedrag.

Omdat het product deugt, valt of staat het succes van Genesis met het imago. Vooralsnog zijn de modellen afgestemd op de Amerikaanse markt en zijn ze op het randje van kitsch. Dat klinkt misschien negatief, maar naast de steriele rijdende computers van de Chinese merken en de meer ingetogen modellen van Europese fabrikanten is dat waar de kansen liggen voor Genesis. ■



Specificaties

Genesis GV70

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

472 x 191 x 163 cm
288 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.335 kg
750 kg
1.800 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

84 kWh
503/1678 l
235/55R19

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

490 pk @ 0 rpm
700 Nm @ 1 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

4.4 sec.
235 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

19.40 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

479 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 74.200,-
€ 65.400,-