

Hyundai Genesis CoupÃ© 3.8 V6



Wilbert Huls
27 april 2011

De volgende slag

Onlangs hebben we met de test van ix20 al kunnen constateren dat Hyundai niet meer hetzelfde merk is als een tiental jaren geleden. Kwalitatief zijn enorme sprongen gemaakt en het marktaandeel stijgt met stip. Het lijkt er echter sterk op dat het Koreaanse merk niet op zijn lauweren gaat rusten, maar gelijk de volgende slag wil slaan. Met de Genesis CoupÃ© lijken ze zichzelf direct op alle fronten te willen overtreffen. Lees mee wat onze ervaringen zijn van een weekje op pad met deze krachtpatser.



Niet nieuw

Buiten Europa is de Genesis CoupÃ© al sinds eind 2008 leverbaar, maar sinds dit jaar mag ons kikkerlandje eindelijk ook genieten van deze sportieveling. De toevoeging coupÃ© in de modelnaam verradt al dat er ook een gewone Genesis bestaat, maar die luxe limousine zal voorlopig in ons land niet geleverd worden. Grote Hyundais als de Grandeur en zijn voorganger XG hebben aangetoond dat er in ons land te weinig markt voor dat soort auto's is. Maar gelukkig hebben we de leukste van de Genesis-tweeling inmiddels dus wel te pakken, want 303 pk in combinatie met achterwielaandrijving en een sportief gelijnde koets spreekt voor zich. Dat onderbouwt direct de uitspraak van de Koreaanse fabrikant dat dit model geen opvolger is van de Hyundai CoupÃ©. Ondanks dat het sportieve wagentje een deel van de naam deelt, houdt daarmee de vergelijking direct op. Los van de enorme technische verschillen is de Genesis CoupÃ© een flink stuk volwassener in afmetingen, maar vooral ook in uitstraling. Je trekt

Hyundai Genesis Coupé 3.8 V6

continu de aandacht. Al rijdend zie je regelmatig iemand zijn nek verdraaien, maar net zo goed staan er met regelmaat mensen op een parkeerplaats om de auto heen. De verbazing is vaak groot als ze erachter komen dat het 'maar een Hyundai' is.



Worsteling

Zoals het bij een grote coupé past, is de auto aan te merken als een 2+2. Kindertjes kunnen achterin hun plekje vinden, maar gelukkig zit je als volwassene voorin vorstelijk. De sportieve leren stoelen zijn iets aan de zachte kant, maar dat is niet eens onaangenaam gezien het karakter van de auto. Ze zijn op diverse onderdelen - deels elektrisch, deels handmatig - goed verstelbaar. Bij het dashboard voel je haast de worsteling die de ontwerpers gehad hebben. Aan de ene kant moest het op kwalitatief vlak een hoogstaande auto worden, aan de andere kant moest de betaalbaarheid van deze sportieve coupé een unique selling point in zijn klasse worden. Dat heeft

Hyundai Genesis CoupÃ© 3.8 V6

geresulteerd in een net dashboard, maar het overtuigt nog niet echt. Het geheel is erg zwart en het enige dat 'afwijkt' is de middenconsole in een diepe tint antraciet. De materialen voelen op sommige plekken hoogwaardig aan, maar dat wordt weer afgewisseld met harde materialen. De afwerking is in het zicht netjes, maar helaas komen er wel wat minder afgewerkte zaken aan het licht als je net even verder speurt. Dat speuren was namelijk nodig om de werking van de esp-knop na te lopen. De importeur bleek er om schadetechnische redenen een verborgen schakelaar achter gezet te hebben.



Listig

De reden van het inbouwen van de schakelaar wordt snel duidelijk als we even gaan spelen met esp-systeem uitgeschakeld. Met het vele vermogen op de achterwielen en een gewillig gaspedaal is het erg makkelijk om de achterkant uit te laten breken. Toen

Hyundai Genesis CoupÃ© 3.8 V6

de ruimte daar was en we even een speekwartiertje inlasten, stonden we soms plots achterstevoren. Op zo'n moment komen de brute krachten die in dit monster schuilen sterk naar voren en wordt nog meer duidelijk dat je af en toe de gelegenheid zou moeten hebben om een circuit op te zoeken, want ook in het dagelijks verkeer voelt de auto erg hitsig aan. De gasrespons is fel en ook het sturgedrag valt met zijn directe aard in dezelfde categorie. De auto wil graag meer dan wettelijk is toegestaan en met het stuur moet je continu kleine correcties uitvoeren, ook al wil je gewoon rustig rechtuit. Met het stugge onderstel maakt dit lange ritten helaas vermoeiend en wordt duidelijk dat dit niet het ideale dagelijkse vervoermiddel is. Het benadrukt in ieder geval wel dat we hier te maken hebben met een echte sportwagen en geen halfzachte variant van iets dat er alleen maar stoer uitziet.



Als de brandweer

Hyundai Genesis CoupÃ© 3.8 V6

Plezier kan je er namelijk zeer zeker mee hebben. De automaat moet bij het wegspurten uit stilstand eventjes nadenken, maar vervolgens ga je als de brandweer. De automaat schakelt vlot en soepel op, maar voelt ook goed aan wanneer je echt rap van je plek wil. Het machtige blok klimt maakt flink toeren en helpt daarbij een heerlijk rauw geluid de wereld in. Mocht je je toch zorgen maken om eventuele struikrovers en het gaspedaal weer laten vieren, dan hoor je de versnellingsbak met soepele overgangen weer de zes selecteren en wordt het geweld weer enigszins beteugeld. Helaas is het onmogelijk om de automaat te overrulen met de flippers achter het stuur wanneer deze in Drive staat, daarvoor dient hij echt in de manuele stand te staan. Jammer, want juist dat zulke mogelijkheden maken dat je bij een snelle inhaalactie toch af en toe - zij het maar kort - de capaciteiten van de wagen kan benutten. Verder komt het toch vooral aan op de bochten om zoveel mogelijk sportiviteit uit de auto te peuren, want stevig de bocht om wil hij graag. Het esp-systeem houdt echter wel de vinger strak aan de pols, want niet zelden knippert het waarschuwinglampje in het display en voel je een lichte ingreep.



Prijspakker

Op het internet zwerven dubbeltests rond tegen een BMW 3 Serie Coupé of een Infiniti G37 Coupé. Beide modellen zijn op grond van de technische gegevens logische tegenstrevers, maar op de aanschafprijs blijven dergelijke auto's nergens tegen de Genesis Coupé. Aan de ene kant hebben we het over een Hyundai van maar liefst 50 mille, maar aan de andere kant heb je het over een sportwagen met meer dan 300 pk voor slechts 50.000 euro. Voor dat bedrag vind je ze simpelweg niet bij een concurrent. Je moet je er dan wel van bewust zijn dat het een echte sportwagen is met dito rijeigenschappen. Heerlijk om mee te spelen, maar het vergt wel de nodige concessies bij eventueel dagelijks gebruik. Ook al is de auto feitelijk al ouder dan recente kleinere modellen van Hyundai, het staat als een paal boven water dat het Koreaanse merk weer laat zien tot meer in staat te zijn dan we tot nu toe in de gaten hadden.

Plus

- + Powerblok
- + Rijplezier
- + Koopje

Min

- Vermoeiend
- Automaat niet te overrulen
- Je wil wel maar mag niet