



Dennis van 't Kruis
17 april 2006

Intro

Hyundai werd opgericht in 1967 en sinds die tijd heeft het bedrijf zijn activiteiten in vele verschillende richtingen uitgebreid. Zo bouwt het merk naast auto's ook schepen, scheepswerven, grote en kleinere kranen, vrachtwagens en nog veel meer, Eigenlijk teveel om op te noemen. In 1978 had Nederland de Europese primeur met de eerste buiten Korea geleverde auto's. Daarmee was Nederland een van de allereerste exportlanden voor dit Aziatische land.



Het exterieur

Net als zijn voorganger de XG loopt de Grandeur uit de pas op het gebied van het familiegezicht. Die XG zag ik voor het eerst op de AutoRai van 2003 en die auto viel onmiddellijk op tussen de andere modellen. Dat was een krachtig ogende en op Amerikaanse leest geschoeide wagen die onder andere door zijn chroom de aandacht opeiste. Van die auto zijn er in Nederland uiteindelijk vier verkocht. De Grandeur heeft eerder een meer Japanse styling met een ietwat ingetogen neus en een mooi vormgegeven kont. Het is geen auto die je zomaar even over het hoofd ziet, hij valt absoluut op. Tijdens een pauze in de rijtest, parkeerde ik de auto voor een korte tijd. En op de afstand dat ik van de auto weg was kon ik hem goed in de gaten houden. En zo kon ik zien hoe meerdere personen de auto bewonderend bekeken.

Hyundai Grandeur 3.3i V6 StyleVersion

De Grandeur is in mijn optiek zeer geschikt voor taxiwerk, al zal die markt pas open breken zodra in de zomer van 2006 de diesel wordt geïntroduceerd. Met een consumenten prijs die ongeveer â,~ 3000,- hoger zal liggen dan de testauto zal dit zakelijk gezien een interessante optie zijn, omdat de nettoprijs, dus zonder BTW en BPM op net zesentwintig duizend Euro uitkomt. Aan de standaard uitrusting van de testauto is alleen het navigatiesysteem ter waarde van â,~ 3.200,- toegevoegd. Te samen met de wettelijk verplichte kosten en het afleverpakket (â,~ 110,-) komt het totaal daardoor op â,~ 45.937,25.



Het interieur

In deze klasse is de eerste indruk heel belangrijk, en de allereerste die je krijgt is overwegend positief. De materialen voelen goed aan en door de sobere indeling van het dashboard ziet het geheel er overzichtelijk uit. Dankzij de lengte van de rijtest had ik meer dan genoeg tijd om naar schoonheidsfoutjes te zoeken en op het gebied van bouwkwiteit zul je die niet aantreffen. Dan komt de tweede indruk en dan valt met name de kleurstelling op. Niet lang geleden, tijdens de test met de vernieuwde Santa Fe, had ik een dashboard voor me, dat aantoonde dat Hyundai de stap naar een meer Europese smaak had gemaakt. De Grandeur is nu sinds september 2005 op de Nederlandse markt en de Santa Fe sinds Februari 2006 en het lijkt me onwaarschijnlijk dat in deze 5 maanden door het merk is besloten om de kleuren aan te passen. Het is redelijk veilig om te veronderstellen dat beide auto's™s gelijktijdig zijn ontwikkeld dus beide teams zullen een vergelijkbaar aanbod van interieurmaterialen hebben gehad. Toch heeft het team die de Santa Fe onder handen nam de betere spullen gekregen en het lijkt erop alsof de Grandeur er als 'second best'™ vanaf is gekomen.

De afmetingen van de bedieningsknopjes van het navigatiesysteem leverden in eerste instantie enkele vragen op. Deze zijn behoorlijk klein en laten zich niet echt instinctief bedienen. Dit probleem werd afdoende verholpen, toen ik in de armleuning de afstandsbediening had gevonden. Tot zover de pijnpunten, ik kon er namelijk geen enkele meer vinden. Achter het stuur gezeten heb je alle bedieningsorganen en de schaarse knoppen binnen handbereik. De stoelen of beter gezegd de fauteuils zitten goed. De zitting had misschien wat langer gemogen, maar met de zijdelingse steun is het prima gesteld. In snel genomen bochten blijf je namelijk heerlijk netjes in het midden van de stoel zitten. De bewegingsruimte op de achterbank is meer dan royaal, in de lege ruimte die er over blijft tussen de knieën en de achterzijde van de voorstoelen zou je zelfs bijna nog een passagier kunnen vervoeren. De bagageruimte is dermate diep, dat een daarin vervoerd item alleen bereikt kan worden, als je in de kofferbak klimt. De inhoud is 523 liter en kan worden uitgebreid door het wegklappen van de rugleuning van de achterbank.



Het rijden

Het blijft een heerlijkheid om naar de muziek van een 6-cilinder te luisteren, ook als deze slechts op de achtergrond zijn werk verricht. En de 3342 kubieke centimeter metende krachtbron doet zijn werk met een mooie ronde roffel, die net als bij de Santa Fe kan veranderen in een rauwe schreeuw wanneer de paarden onder de kap gevraagd wordt om hun kunsten te tonen. Dan komen er 235 pk bij 6000 tpm en 304 Nm bij 3500 tpm vrij die hun best doen om het rubber van de voorwielen de grip met het asfalt te laten verliezen. Zeker op een natte weg is het zaak om gedoseerd gas te geven wanneer je bij een verkeerslicht weggrijd. Meerdere pogingen van mijn kant om energiek weg te rijden strandde in het gehuil van de banden. Later in de rijtest, toen de weg zijn nattigheid was verloren en de plassen waren verdwenen ging het al een stuk beter.

Grappig was het moment toen ik naast een (vermoedelijke) leaserijder in de meest potente Accord diesel ging staan. Nadat het groen werd, eiste de bestuurder van de Accord het volledige vermogen van zijn motor. Zonder het uiterste te vragen van de motor reed ik bij dit stoplicht weg, en bleef eigenlijk gewoon naast hem rijden. Nog grappiger was het moment waarop hij even naar links keek en mij leek te vragen of dit het maximale was, dat de Hyundai kon bieden. Uiteraard binnen bepaalde grenzen, want je bent met andermans spullen bezig, maar ik ben zelf ook best competitief ingesteld, dus liet ik het gaspedaal contact maken met het tapijt en de Koreaan begon de Accord sneller dan langzaam maar zeker uit te lopen. Daarmee aantonend dat niet alleen de acceleratie van nul naar honderd in 7,8 seconden snel is, maar dat de tussenacceleratie indrukwekkende vormen kan aannemen. Hulp hierbij wordt gegeven door het opvallend lage gewicht van de auto, slechts 1639 kg weegt deze mastodont. Je zou het eigenlijk niet verwachten, maar het acceleratievermogen en de snelheidsbeleving zijn heel hoog bij deze auto.

Tussen het begin van deze rijtest en het einde zaten zo'n 7 uur, dit omdat er toch geen andere proefritten waren gepland met de Grandeur en omdat de auto speciaal voor mij naar de dealer in Purmerend was gehaald. Daardoor heb ik de auto dus ook in verschillende weersomstandigheden kunnen besturen. Bij aanvang was er sprake van een licht buitje die simpel door de ruitenwisser op de intervalstand kon worden bijgehouden. Korte tijd later realiseerde ik me dat het inmiddels fors harder was gaan regenen en dat de ruitenwissers automatisch sneller waren gaan werken. Geen wereldschokkend stukje techniek, meerdere merken hebben een dergelijk systeem, maar ik had persoonlijk nog geen eerder ervaring met iets dergelijks. Het aantal rijtesten in de regen is minder groot dan degene die droog bleven. Minder handig vond ik dat, na inschakeling van de achteruit, de beide buitenspiegels naar beneden toedraaide om daar voornamelijk het raakpunt van de banden en de weg in de gaten te houden. Het onhandige zat hem erin dat je nu minder goed recht naar achteren kon kijken, iets wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt, want je hebt nou eenmaal meer nodig dan alleen de binnenspiegel. Vanwege het weer aan het begin van de rijtest, heb ik de minirotondetest enkele malen herhaald. Op het natte wegdek wilde de

Hyundai Grandeur 3.3i V6 StyleVersion

neus van de auto voornamelijk naar buiten toe glijden, op het moment dat er gas bij werd gegeven. Later tijdens een meer drogere wegconditie, bleef dit binnen de perken, maar gezien het feit dat de Grandeur aangedreven wordt op de voorwielen, verdwijnt deze aanleg voor onderstuur niet. De noodstop werd netjes voltooid, al zou hem iets meer bijterigheid niet misstaan.



Slot

De Grandeur is een auto die zich niet makkelijk in een hokje laten plaatsen, mede door zijn scherpe prijsstelling is hij financieel veel aantrekkelijker dan de meeste van zijn potentiële concurrenten. Maar ondanks die lage prijs is het is voor Hyundai toch moeilijk om deze auto in Nederland aan de man te brengen. Want hoewel er weinig mis

Hyundai Grandeur 3.3i V6 StyleVersion

is met het imago van Hyundai als volumemerk, is in deze klasse het imago van de badge op de motorkap ongelofelijk belangrijk. Een Mercedes rijder zal waarschijnlijk geen tweede keer naar de Grandeur kijken, en dat allemaal vanwege het imago. En dat terwijl deze luxe Koreaan alles in huis heeft om in ieder geval een eerlijk kans te krijgen.

Plus

- + onverwacht snel
- + mooie soundtrack
- + prijs

Min

- kleurstelling dashboard
- Naar beneden draaiende spiegels in achteruit