
Fahrbericht Genesis GV60: Der Elektro-Athlet

Von Walther Wuttke, cen

Ohne Umwege bewegt sich Genesis, die Premiummarke aus dem Hyundai-Konzern, in Richtung Elektromobilität. Während zahlreiche Unternehmen versuchen, ihren Kunden die neue Art der Mobilität über die Brücke Plug-in-Hybridtechnik schmackhaft zu machen, setzen die Koreaner auf den direkten Wechsel vom Verbrenner zum vollelektrischen Antrieb. Den Auftakt macht jetzt der GV60.

Der Genesis GV60 teilt sich die Plattform mit den Konzernmodellen von Kia und Hyundai, kommt aber trotz der engen Verwandtschaft als eigenständiges Modell auf dem Markt und versteht sich, erklärt ein Markensprecher, „als Luxus-Elektrofahrzeug“. Das Fahrzeug kann ab sofort bestellt werden, und wird noch dieses Jahr ausgeliefert, wenn die Ausstattungswünsche mit den vorkonfigurierten Bestandsfahrzeugen übereinstimmen. Auf individuell gestaltete GV60 müssen die Kunden sechs bis neun Monate warten.

Designer haben ihre eigene Sprache, wenn sie ihre Schöpfungen beschreiben, und für Chefdesigner Luc Donckerwolke ist der GV60 „die bisher modernste und dynamischste Interpretation unserer Designphilosophie Athletic Elegance“, wobei sich der „Athlet“ in die Modellfamilie einfügt. Die Frontpartie mit den LED-Leuchten und dem markentypischen Kühlergrill weisen den GV60 auf Anhub als Genesis aus, und das angedeutete „V“ für Volt an der Heckscheibe bringt Dynamik in die Formensprache. Die kurzen Überhänge vorne und hinten tragen zum sportlichen Auftritt bei.

Im Innenraum empfängt den Menschen hinter dem Lenkrad eine aufgeräumte Instrumentensammlung und, Designer mögen es blumig, „die Schönheit des weißen Raums“, mit der die traditionelle koreanische Architektur aufgegriffen wird. Nach dem Start verwandelt sich die beleuchtete Kristallkugel auf der Mittelkonsole in die Getriebesteuerung und signalisiert so, dass die Systeme auf „Go“ geschaltet sind. Zwei Monitore (jeweils 12,3 Zoll) sind für Infotainment und Fahrinformationen zuständig. Gleichzeitig sind die Schalter auf ein Minimum reduziert. Dank des großzügigen Radstands (2,90 Meter) herrschen an Bord angenehme Platzverhältnisse, und die gewählten edlen und bestens verarbeiteten Materialien tragen zur komfortablen Atmosphäre bei.

Der GV60 kommt in zwei Leistungsstufen auf den Markt. Neben dem „Sport“ mit 234 kW (318 PS) zeigt der „Sport Plus“ mit 360 kW (490 PS), dass Elektromobilität alles andere als langweilig sein muss. Im Gegensatz zu anderen Herstellern wird die Höchstgeschwindigkeit nicht abgeregelt, so dass bei der stärkeren Variante erst bei 235 km/h das maximale Tempo erreicht wird. Beide Versionen besitzen Allradantrieb. Bei einer ersten Ausfahrt durch den Taunus zeigte sich der „Sport Plus“ von seiner dynamischen und gleichzeitig akustisch zurückhaltenden Seite. Die neu entwickelte Fahrwerksregelung ECS sammelt mit einer Kamera Informationen über die Fahrbahn und regelt die adaptiven Dämpfer, um so die Insassen vor unbotmäßigen Störungen zu schützen.

Das optionale Audiosystem von Bang & Olufsen untermalt die dynamische Art der Fortbewegung. Beim Ampelspurt ist der GV60 Sport Plus schwer zu schlagen, und zwischen 0 und 100 km/h vergehen gerademal vier Sekunden. Die vielen Testkilometer in Europa (einschließlich der unvermeidlichen Nürburgring-Nordschleife) machen sich auch im kurvigen Taunus bemerkbar, und der GV60 Sport wird eigentlich nur durch die von den hessischen Kommunalpolitikern im Überfluss verteilten Blitzer ausgebremst. Auf der Autobahn schließlich gibt es dann kein Halten, was sich nicht unbedingt positiv auf die Reichweite auswirkt. Besonders sportlich ambitionierte Zeitgenossen können über den Boost-Knopf zehn Sekunden lang zusätzliche Leistung abrufen oder sich im Driftmodus

auf abgesperrten Strecken versuchen.

Die Reichweite gibt Genesis mit 466 Kilometern an. Beim Verbrauch verspricht die Marke 19,1 kWh, was durchaus realistisch ist. Dank der 800-Volt-Technik kann die 77,4 kWh am Schnelllader in 18 Minuten bis auf 80 Prozent geladen werden. An der Wallbox vergehen über Nacht knapp siebeneinhalb Stunden.

Natürlich ist der Genesis GV60 mit allen gängigen Assistenzsystemen ausgerüstet. Der adaptive Tempomat arbeitet dabei zum ersten Mal mit künstlicher Intelligenz, die dem GV60 helfen soll, sich dem Fahrverhalten des Menschen hinter dem Lenkrad anzupassen. Die Preisliste für den GV60 beginnt bei 56.300 für die Version Sport. Die Variante Sport Plus kostet 71.010 Euro.

Vom Jahr 2025 an werden alle neu entwickelten Modelle der Marke ausschließlich mit elektrischem Antrieb auf den Markt rollen. Im Jahr 2030 schließlich wird Genesis eine vollständig elektrische Modellpalette anbieten, und 2035, so die Planungen, wird das Unternehmen vollkommen klimaneutral sein. (Walther Wuttke, cen)

Daten Genesis GV60 Sport Plus

Länge x Breite x Höhe (m): 4,51 x 1,89 x 1,58
Radstand (m): 2,90
Antrieb: Elektromotor, Allradantrieb
Leistung: 360 kW / 490 PS
Max. Drehmoment: 700 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,0 Sek.
Elektr. Reichweite: 466 km (WLTP)
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 19,1 kWh
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0 g/km (WLTP)
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2145 kg / max. 515 kg
Preis: 71.010 Euro

Bilder zum Artikel



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



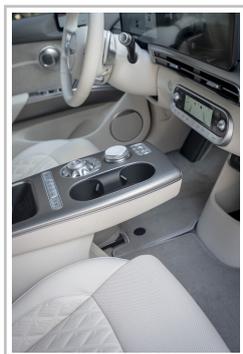
Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis
