



Fotos: Michael Blumenstein

Für Vielfahrer ist es wichtiger, schnell zu laden. Denn nach wie vor kommt kein E-Auto wirklich weit.

Reichweite vs. Ladeleistung

Mit dem Genesis GV60 haben die Koreaner ein Produkt geschaffen, das den Bedürfnissen von Vielfahrern entgegenkommt. Da wird die Reichweite fast zur Nebensache.

Genesis hat das gleiche Problem wie Lexus, Infiniti und Acura. Acura ist die wohl unbekannteste Nobelmarke in dem Quartett, kommt aus Japan und die Mutter heißt Honda – gab es in Deutschland nie. Infiniti lautet seit 1989 der Name von Nissans Premiumabnehmer. Der erste Infiniti kam im Herbst 2009 nach Deutschland, elf Jahre später verabschiedeten sich die Japaner. Hartnäckig bleibt Lexus. Toyotas feine Marke startete 1990 in Deutschland und in Japan erst 16 Jahre später. Kaum beachtet rangiert Lexus qualitätsseitig am obersten Ende der Skala. 3.259 Zulassungen gab es 2023 in Deutschland.

Noch exklusiver ist Genesis. 1.349 „Premium-Hyundai“ wurden 2023 in Deutschland zugelassen. Ein Zugpferd der Marke ist deren Serviceversprechen. Fünf Jahre Garantie und Inspektionen sind ebenso inklusive wie der Hol- und Bringservice und das Bereitstellen eines Ersatzwagens.

Dass die Koreaner zum Hyundai-Imperium gehören, ebenso wie Kia, merkt man an vielen Details – vor allem innen. Die Bedienung im GV60 erweist sich oft als durchdacht. Physische Tasten gibt es noch, der Aufbau des Touchscreen-Menüs ist teils logisch. Schöne Besonderheiten: Die Individualisierung der Blinkhäufigkeit des Tippblinkens. Einmal, drei-, fünf-

oder achtmal sind möglich. Der Totwinkel-Assistent, der beim Blinken diesen Bereich schräg hinter dem Auto im Tacho sichtbar macht, ist ebenfalls unique. Und der Konzern hat die 800-Volt-Technik längst am Start, während andere noch immer meinen, es sei nicht nötig.

Vom Design her ist ein hoher Wiedererkennungswert gegeben – sofern man die Marke kennt. Das Logo ähnelt aus der Ferne betrachtet dem von Bentley. Nicht der schlechteste Vergleich. Und auch der „Crystal Sphere“ könnte im Briten zu finden sein. Dabei handelt es sich um den Gangwahl-Drehknopf, der sich bei „Motor-Aus“ um 180 Grad dreht und einer illuminierten Glaskugel gleicht.

Kompaktklasse

Die im Testwagen montierte helle Innenausstattung verstrahlt eine gewisse Noblesse, wenngleich es sich um „Plastik“ handelt. Die Sitze sind dennoch komfortabel (Premiumpaket mit Vielfach-Sitzverstellung für 2.520 Euro war an Bord) und das Platzangebot für einen lediglich 4,50-Meter-Crossover gut. Allerdings lassen sich hinten keine Füße unter die Vordersitze packen, wenn diese in die unterste Position befördert wurden. Nappaleder gibt es gegen Zuzahlung von

2.807 Euro. Durch Fingerauflegen auf den Sensor neben der Klimabedienungseinheit wird das persönliche Fahrprofil inkl. Sitzposition, Radiosender und anderer Präferenzen (wieder-) hergestellt. Einen Fahrzeugschlüssel benötigt man nicht zwingend. Die Gesichtserkennung (Face Connect, im Premiumpaket enthalten) in der A-Säule macht es möglich und entriegelt den GV60. Der Schlüssel wird lediglich fürs „externe Parkmanöver“ benötigt – also das Ein- oder Ausparken des Genesis, wenn man selbst nicht im Auto sitzt. Lustiges Gimmick.

Allen, die noch Spaß am Selbstfahren haben, sei gesagt: Der kommt mit dem GV60 auf. Wir hatten die 318 PS starke Doppelmotor-Version mit Sportpaket am Start. Knapp 80 kWh brutto speichern die Batteriepacks und sollen 470 Kilometer ermöglichen. In der, wie auf den Fotos zu sehen, kalten Realität ist nach rund 300 Kilometern die Ladesäule nötig. 11 kW schaffen es an der Wallbox in den Akku, 240 kW sind es in der Spitze am HPC (High Performance Charger). Das 800-Volt-Bordnetz macht es möglich und E-Autofahrer glücklich. Damit soll der Sprung von 10–80 Prozent State of Charge (SoC = Ladefüllstand) in 18 Minuten möglich sein. Ein paar mehr Minuten waren es bei uns, superschnell aber dennoch. Und das ist



1 Was wie Leder aussieht, ist keins, fühlt sich dennoch gut an und ist auf vielfach einstellbare Sitze gespannt. **2** Die helle Innenausstattung wirkt edel, passt zum GV60. **3** Beim Crystal Sphere haben die Koreaner vielleicht etwas übertrieben.

Genesis GV60 Sportpaket AWD

Testwagenpreis: 59.143 €

Zwei E-Motoren | 234 kW/318 PS
605 Nm | 200 km/h | 5,5 s

WLTP: 18,8 kWh/100 km

Reichweite: 470 km | 77,4 kWh

Laden: AC 11 kW DC 240 kW

4.515 x 1.890 x 1.580 mm

Kofferraum: 432–1.550 Liter

HK: 20 | **VK:** 28 | **TK:** 23

Wartung: 5 Jahre kostenfrei

Garantie: 5 Jahre (Auto)/
8 Jahre/160.000 km (Batterie)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

auch ein echter Pluspunkt auf der Langstrecke. Das Vorheizen des Akkus kann in der kalten Jahreszeit helfen, die Ladezeit zu optimieren. Technisch ist Plug & Charge möglich, also das Aktivieren des Ladevorgangs ohne „manuelles“ Authentifizieren.

Bei uns benötigte der GV60 rund 23 kWh pro 100 Kilometer, ohne Ladeverluste, die etwa zehn Prozent betragen. So richtig sparsam ist der GV60 nicht. Das liegt zum einen an unserem Fahrprofil, das viel Autobahnanteil beinhaltet, zum anderen an den kalten Temperaturen und der bescheidenen Aerodynamik. Der cw-Wert von 0,29 zusammen mit der großen Stirnfläche stellt dem Fahrtwind viel entge-

gen. Das hört man auch im Innenraum, in dem ab Tempo 130 für ein Premium-E-Auto wahrnehmbare Windgeräusche auftreten. Vorteil: Nur selten ist man schneller unterwegs.

Über die Leistung braucht man nicht sprechen. Da ist viel (zu viel) vorhanden. Tempo 200 ist möglich, das Beschleunigungspotenzial ist überdurchschnittlich. Richtig fein dosierbar ist die Kraft allerdings nicht. Sie setzt verzögert und dann zu stark ein und hält noch eine Zehntelsekunde an, wenn man den Fuß spontan vom Pedal hebt. Interessanterweise wird genau bei diesem Vorgehen das Bremslicht aktiviert. Und zwar auch dann, wenn man gar nicht verzögert und keinerlei Rekuperationsstufe aktiviert ist. Erst das Antippen des Gaspedals schaltet das Bremslicht aus. Nicht nur, dass das Hinterherfahrende irritieren kann, man selbst kommt sich etwas dämlich vor, „zu bremsen“, wenn man eventuell bei einer Autobahn-Bergab-Passage an Geschwindigkeit durchs Rollen zunimmt. Ein weiterer Aspekt, bei dem die KI versagt, ist der ACC-Tempomat. Ohne ersichtlichen Grund wurde der GV60 auf der Autobahn mehrfach langsamer und reduzierte das Tempo von 150 auf 135 km/h und hielt dann das langsamere Tempo konstant bei.

Der Fahrkomfort kann trotz 20-Zoll-Winterrädern mit 255er-Walzen als gelungen gelten. Die Traktion ist aufgrund des Allradantriebs phänomenal. Der Wendekreis von gut zwölf Metern ist hingegen störend in der City, dort merkt man dann auch die Breite von annähernd 1,90 Metern.

Nervig ist der Piepton beim Einlegen des Rückwärtsgangs. Schön hingegen sind die Leitlinien, die in der Fahrsituation hinter dem GV60 auf den Boden projiziert werden. Als echtes Manko muss die Versicherungseinstufung erwähnt werden. HK 20, VK 28 und TK 23 lesen sich nicht nur schlecht, im Vergleich zu einem VW ID.5 sind sie es auch. Der wurde in HK 16, VK 21 und TK 22 eingestuft und auch ein Volvo C40 ist mit HK 18, VK 21 und TK 22 günstiger „platziert“.

So trumpft der Nobel-Koreaner vor allem mit seiner performanten Ladeleistung, dem einwandfreien Qualitätsgefühl und dem Serviceversprechen auf. Preislich beginnt der GV60 mit 229-PS-Heckmotor bei 45.950 Euro – und genau so könnte man ihn fahren. Unser Testwagen mit Allrad und Schnickschnack kommt auf 59.143 Euro. Das ist dann auch beim E-Auto ein Premiumpreis. *mb*



Mit 4,50 Metern Länge besitzt der Genesis GV60 eine gute Größe.