



Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte, Genesis (1)

Sportlich, edel, vollelektrisch: Der GV60 bringt die Premiummarke auf ein neues Niveau. Mal schauen, wie viele Fuhrparks zuschlagen

Er ist es wert

Wertschätzung ist eine Tugend, die Genesis besonders herausstellt. Dem Käufer etwa wird diese mit dem persönlichen Service entgegengebracht und auch die Produkte wie der GV60 sind (hoch-)wertig.

Luxus heißt bei Genesis Zeit. Eben jenes Gut, das man sich mit Concierge-Services erkaufen kann, indem man beispielsweise nicht selbst in die Werkstatt fahren muss, sondern fahren lässt. Für das – und damit für alle mobilen Belange – steht der persönliche Genesis-Assistent parat und sorgt für stressfreie fünf Jahre in denen die Mobilitätsgarantie greift. Dieses Logik griff bislang für oft großvolumige Ottomotoren. Mit dem GV60 stromert die Flügelmарke nun zum Kunden. Der GV60 braucht im Vergleich zu vielen anderen E-Modellen keine lange Einweisung, denn der Koreaner hat noch genügend Tasten beibehalten, welche einen schnellen Zugriff zur gewünschten Funktion garantieren und sich schnell zurechtfinden lassen.

Das funktioniert quasi blind, was von daher gut und sicher ist, da das E-Coupé auf maximal Tempo 235 sprinten kann. Dann sind auf beiden Achsen jeweils ein 160 kW starker E-Motor (Sport Plus) verbaut, der beim Drücken der E-Boost-Taste 20 Extra-kW bereitstellt – allerdings nur für zehn Sekunden. In dieser Zeit spannen die Seitenwangen sich, was sonst nur im Sport-Modus der Fall ist. Die Krönung der Unvernunft ist der Drift-Modus, der dem

Allradler eine heckbasierte Kraftverteilung einverleibt, was das Kreiseln ermöglicht. Braucht man das?

Verwirrende Kameras

Die Verlängerung der Sinn-Frage stellt sich – nicht untypisch für Kia und Hyundai – beim Einsatz der Totwinkelkamera, die beim Setzen des Blinkers aktiv wird und in der Instrumententafel kurzzeitig dem Tacho respektive dem Drehzahlmesser den Platz streitig macht. Das verwirrt mehr, als das es Sicherheit bringt. An Kameras mangelt es im Koreaner nicht, vor allem dann, wenn auch die klassischen Spiegel weichen und durch schmale Kameralinsen ersetzt werden, deren Bilder dann auf den recht wuchtigen Innendisplays Wiederhall finden. Das klappt gut, aber langsam mutiert man so zum Schulterblickmuffel.

Das Geld für die digitalen Außenspiegel (1.230 Euro) kann man besser ins außergewöhnlich gute Bang & Olufsen Soundsystem stecken (985 Euro). Eine prägnante Soundanlage zählt vor allem in der Riege der Stromer vielleicht künftig wieder stärker als Differenzierungsmerkmal, denn Form und Funktion pressen die E-SUV in

GV60 Sport AWD

Preis: 47.370 Euro

Zwei E-Motoren: 74 kW + 160 kW

234 kW/318 PS | 1-G-Automatik

605 Nm | 5,5 s | 200 km/h | 18,8 kWh

Kapazität (brutto/netto):

77,4 kWh/72,5 kWh

AC-Laden: 11 kW | **DC:** 240 kW

Reichweite (WLTP): 470 km

4.515 x 1.890 x 1.580 mm

432 l + 20 l (Frunk)

Service: 30.000 km/24 Monate

5 Jahre inklusive

Garantie: 5 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

immer gleicher aussehende Schalen. Auf-fallen fällt da schwer oder ist bisweilen auch gar nicht mehr gewollt. So behilft man sich seitens der Hersteller mit Gim-micks, um die eigene Autowelt nahbar zu machen. Beim edlen GV60 ist dies unter anderem das Drehen des Ambiente-Ele-



■ 1 Zwei-„Speichen“-Lenkrad, Außenspiegel-Monitore und aufgeräumtes Interieur zeichnen den GV60 ■ 2 Die digitalen Spiegel funktionieren tagsüber gut, wie es nachts aussieht, muss man selbst testen ■ 3 Die Motorhaube ist um den Kotflügel ausgespart aus

mentes in der Mittelkonsole, das sich beim Starten des E-Motors um 180 Grad dreht und den Wählschalter präsentiert – der Fahrer sieht sofort, was er nicht hören kann: Der Motor ist an, der GV60 ist startklar für die Tour.

Unser Begleiter ist das Top-Modell (ab 59.672 Euro) mit allen Extras, so dass wir im E-Sporter die Audio-Anlage (mit deren 17 Lautsprechern, die mit Gegenschall Fahrgeräusche ausblendet), ein- und den externen Motorsound ausschalten.

Sport oder Sport Plus

Als Plattformbruder des Duos Hyundai Ioniq 5 und Kia EV 6 passt der Genesis eher zum progressiven Kia, obgleich der Platz vorn bei jedem der drei Modelle üppig ist. Die typischen Quad-LED leuchten vorn wie hinten, der Kühlergrill ist nun etwas tiefer und das optisch beruhigend wirkende Zwei-Linien-Design ist etwas abgeflachter als bei den bisherigen Genesis-Modellen. Das Logo selbst ändert sich leicht, aber wer das merkt, ist wohl Teil des Genesis-Teams.

Sofort auffällig sind die versenkten Türgriffe (Aerodynamik), ungewöhnlich und gelungen ist die Integration des Kotflügels in die Motorhaube (Clamshell). Darunter thront die mächtige E-Maschine mit 74 (Sport) oder 160 kW (Sport Plus), die stets ein 160-kW-Pendant im Heck erhält. Der ebene Boden macht aus dem Einsteigen ein Gleiten und die schwebende Mittel-

konsole bringt Extra-Platz. Im Fond mindert die Coupé-Linie etwas die Raumhöhe, schmerzlicher wiegt hier aber der Verlust an Beinfreiheit. Die wichtigste Tugend, welche die Konzernfamilie seinem Luxusabteiler mitgab, ist die 800-Volt-Ladetechnik, die wir bereits bei unserem Firmen-Poolwagen Ioniq 5 gelobt haben und dies hier gern wiederholen. Denn die hohe Ladegeschwindigkeit sorgt für entspannte E-Reisen. Die Top-Ladezeit – am 350-kW-Lader steigt die Batteriekapazität von 10 auf 80 Prozent binnen 18 Minuten (in der Theorie), was im Test noch nicht überprüft werden konnte – begründet Genesis auch mit dem Vorbereiten der Batterie für den Hochvolt-Energieschub, was den Akku immer stresst. Wer im Navi einen Schnelllader gewählt hat, gibt dem GV60 den Hinweis, wann die Traktionsbatterie für den Pitstopp vorbereitet werden muss. Die 77,4-kWh-Batterie soll laut WLTP für rund 470 Kilometer Bewegungsfreiheit bringen – innerstädtisch sind über 630 km drin.

Energiesparen kann man mittels der Betätigung der Schaltwippen, was das Rekuperationsverhalten bis auf die Stufe des One-Pedal-Drives bringt. Die hier erbrachten 0,5 g Verzögerung sind deutlich spürbar. Das gilt während der Fahrt auch für den Lenkgriff des Spurhalte-Assistenten, was eher unausgewogen vonstatten geht. Gleiches trifft auf den Stauraum unter der Motorhaube (Frunk) zu, der mit 20 Litern lediglich als Notlager fürs Kabel

taugt. Die 21-Zöller (Serie im Sport Plus) sind schick, dafür poltert der GV60 vernehmbar. Generell ist das Fahrwerk trotz der elektronisch geregelten Federung (Serie im Sport Plus) eher auf die sportliche Kurvenjagd als das entspannte E-Cruisen ausgelegt – schade. Trotzdem vermittelt der Koreaner meist das Gefühl eines komfortablen Reisebegleiters.

Nach München nun Frankfurt

Das gegenläufige Rollo des Panoramaglasdachs (1.110 Euro) bringt Licht ins Innere, was toll ist. Ebenso durchdacht für die Stromerfahrer ist es, dass die wichtigen Funktionen für warme Hände und einen warmen Rücken auf Schnellwahltasten liegen. Das Heckfenster ist zweigeteilt, einen Scheibenwischer gibt es nicht – der wird hier weniger vermisst als beispielsweise im Ioniq 5 mit „Steilheck“.

Luxus heißt für Genesis auch, dass Listenpreise nicht verhandelt werden. Das Fahrzeug und der Service soll einem etwas wert sein, der GV60 ist es trotz seiner Preisklasse (ab 47.370 Euro). Damit dies beim Kunden ankommt, soll noch in diesem Jahr nach München in Frankfurt ein zweites deutsches Genesis-Studio öffnen. Die Zeit des Wartens kann Genesis derweil nur für vorkonfigurierte Fahrzeuge verkürzen. Auf den individuell konfigurierten GV60 muss man sich branchenüblich zwischen sechs und neun Monate gedulden. rs