
Fahrbericht Genesis Electrified GV70: Neuer Nobel-Stromer

Von Guido Borck, cen

Genesis pflanzt seinem Mittelklasse-SUV GV70 einen rein elektrischen Antrieb samt Schnellladetechnik ein und nennt ihn schlicht Electrified GV70. Was der koreanische BMW iX3-Konkurrent kann, haben wir beim ersten Kennenlernen ausprobiert.

Bei Genesis geht's im Eiltempo vorwärts. Erst im letzten Jahr ging Hyundais-Nobeltochter bei uns in Europa an den Start, mittlerweile haben die Koreaner in der kurzen Zeit fast eine komplette Fahrzeugpalette aus dem Boden gestampft. Die noch recht junge Marke präsentiert inzwischen, neben einigen Premium-Modellen mit Verbrennungsmotor, jetzt bereits sogar ihr drittes Elektroauto. So folgt nach dem Mittelklasse-SUV GV60 sowie der gehobenen Luxuslimousine Electrified G80 nun der Electrified GV70. Die Ziele sind hierbei klar gesteckt. Genesis will ab 2025 nur noch elektrische Modelle auf den Markt bringen und bis spätestens 2030 alle angebotenen Modelle ebenfalls auf den reinen E-Betrieb umstellen.

Für den Electrified GV70 bedient sich Genesis im Hyundai-Konzernbaukasten. Doch im Gegensatz zum kleineren GV60 sowie den technisch identischen Modellen mit Hyundai Ioniq 5 und dem Kia EV6 basiert der Electrified GV70 jedoch nicht auf der reinen Elektroplattform (E-GMP). Er steht auf einer eigens modifizierten Architektur, weil es den GV70 genauso wie die Luxuslimousine G80 schon mit konventionellen Benziner – sowie Dieselmotoren gibt. Jedoch nutzt der Electrified GV70 die gleiche ultraschnelle 800-Volt-Ladetechnik, die ein Stromzapfen an einem 350 kW-Super-Charger innerhalb von nur 18 Minuten ermöglicht. Anschließend sind die 77,4 kWh starken Lithium-Ionen-Akkus von 20 auf 80 Prozent wieder befüllt. Damit zählt der Electrified GV70 zu den sehr flott ladenden Stromern auf dem Markt.

Mit vollgefülltem Speicherdepot schafft der elektrisierte GV70 idealerweise eine Reichweite von bis zu 455 Kilometern. Praktisch: Die Ladeklappe befindet sich vorne zwischen den beiden Doppel-LED-Scheinwerfern im vollständig geschlossenen Kühlergrill. Somit entfällt das lästige Rückwärts-Rangieren wie etwa beim GV60 für die kurze Ladepause. Den kleineren SUV-Bruder überragt der Electrified GV70 mit rund 4,72 Metern Außenlänge um genau 20 Zentimeter.

In geboosteten 4,2 Sekunden auf Tempo 100

Angeboten wird der 67.300 Euro teure GV70-Stromer ausschließlich mit Allradantrieb, bei dem beide Elektromotoren es auf eine Leistung von insgesamt 360 kW (490 PS) bringen. Also deutlich mehr als etwa ein 210 kW (286 PS) starker, allerdings auch genauso teurer BMW iX3. Bis zu 235 km/h ist der Koreaner schnell und sprintet in nur 4,8 Sekunden von Null auf Hundert. Wer im Genesis die Boost-Taste am unteren Lenkradkranz drückt, schafft den gleichen Sprint sogar in nur 4,2 Sekunden, in denen ein gewaltiges Drehmoment von 700 Newtonmetern (Nm) den Electrified GV70 massiv nach vorne drückt.

Zwar steht die Boost-Funktion für nur maximal zehn Sekunden bereit, aber auch sonst gibt sich das 2,3 Tonnen schwere Nobel-SUV überaus kraftvoll. Bei solch einer besonders sportlichen Gangart lässt sich der WLTP-Verbrauch von im Schnitt 19,2 Kilowattstunden natürlich nicht mehr halten. Dann werden es eher weit über 25 kWh, die an der Reichweite nagen. Deshalb nimmt der Fahrer das Fahrpedal jetzt auch wieder deutlich zurück, was dem komfortablen Charakter des koreanischen Cruisers wesentlich mehr

entgegenkommt.

Gut auch: Das elektronisch geregelte Fahrwerk passt sich über die Kameraoptik vorrausschauend auf die Gegebenheiten an, daher rollt der Genesis über Schlaglöcher und Bodenwellen sehr gelassen ab. Und dank der aktiven Fahrgeräuschunterdrückung zählt der Electrified GV70 in seinem Innenraum zu den besonders leisen Stromern.

Innen eine Wohlfühloase

Das Platzangebot für den Fahrer und Beifahrer fällt üppig aus, hinten geht es im Genesis-SUV dagegen beengter zu. Jedoch kneift auch hier nichts, man sitzt bequem und fühlt sich wohl. Überhaupt geht es in unserem Testwagen mit feinstem Leder sehr gediegen zu. Auch der restliche Materialmix aus ansprechenden Kunststoffen sowie Aluminium-Dekor wirkt stimmig, zudem erweist sich im koranischen Luxusliner alles als sehr sorgfältig und passgenau verarbeitet. Das digitale Kombiinstrument vor dem Fahrer wirkt modern und ist genauso wie das 14,5 Zoll große Navi-Infotainment auf dem neusten Stand.

Viele Komfort-Features müssen sich jedoch als teure Extras erkaufte werden. Wie beispielsweise das feinere Nappaleder, das klanggewaltige Lexicon-Soundsystem, oder etwa das Vehicle-to-Load-Paket, bei dem der Genesis den Strom mit anderen teilt, um etwa ein E-Bike aufzuladen oder andere Elektrogeräte zu betreiben. Und dass selbst die Sitzheizung vorne Aufpreis kostet, hätten wir bei einem Nobel-Koreaner wie dem Genesis Electrified GV70 nicht erwartet. Zumal er mit einem Einstiegspreis von knapp über 67.000 Euro nicht gerade günstig ist. Das finden wir richtig schade. (Guido Borck/cen)

Daten Genesis Electrified GV70

Länge x Breite x Höhe (m): 4,72 x 2,00 x 1,63
Radstand (m): 2,88
Antrieb: Zwei Permanentmagnet Synchronmaschinen
Leistung: 360 kW/490 PS
Max. Drehmoment: 700 Nm
Eingang-Getriebe
Allradantrieb
Batterie: 800-Volt-Lithiumionenbatterie, 77,4 kWh
Maximale Ladeleistung: 240 kW
Ladezeit mit 350 kW Gleichstrom (DC): 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent
Ladezeit mit 50 kW Gleichstrom (DC): 73 Minuten von 10 auf 80 Prozent
Ladezeit mit 11 kW Wechselstrom (AC): 7,2 Stunden / von 10 auf 100 Prozent
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,8 Sek.
Reichweite: 455 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 19,2 kWh
Effizienzklasse: A+++
CO₂-Emissionen: 0
Leergewicht / Zuladung: min. 2310 kg / max. 535 kg
Kofferraumvolumen: 503–1678 Liter
Maximale Anhängelast: 1,8 Tonnen
Wendekreis (m): 11,5
Reifen: 235/55 R19
Basispreis: 67.300 Euro

Bilder zum Artikel



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



Genesis Electrified GV70.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis
