

---

## Praxistest Genesis GV60 Sport Plus AWD: Verspielter Powertyp

Von Jens Riedel, cen

„Was ist denn das für einer? Denn habe ich ja noch nie gesehen“, fragt eine Frau auf dem Parkplatz des Getränkemarktes. Ihre Bekannte glaubt es mit Blick auf das Markenemblem zu wissen: „Das ist ein Bentley!“ Tatsächlich erinnert das ebenfalls „geflügelte“ Logo an die Nobelmarke. Die Rede ist aber vom Genesis GV60, dem ersten von vornherein als Elektroauto konzipierten Modell der Premiummarke von Hyundai.

Und der hat es in vielerlei Hinsicht in sich. Das betrifft sowohl den Antrieb als auch die Ausstattung. Das Design ist zwar alles andere als britisch konservativ, aber vor allem die weiße Lederausstattung, die vielen Metalltasten und verchromten Wippschalter sowie der kristalline zentrale Drehknopf in der Mittelkonsole versprühen tatsächlich eine ordentliche Portion Luxus, so dass die Assoziation nicht ganz so abwegig ist. Optisch gibt sich der Viertürer hingegen eher sportlich und darf es angesichts der Leistung auch.

Ob kamerabasierte Rückspiegel (noch) Spielerei oder (bereits) Stand der Technik sind, sei dahingestellt. Nachts auf der Autobahn ist ihnen der analoge Rückspiegel in diesem Fall jedenfalls klar überlegen. Und während das Blickfeld auf der Beifahrerseite so in Ordnung geht, ist der Winkel des Displays auf der Fahrerseite aus unserer Sicht zu spitz, so dass der Kopf weiter als nötig gedreht werden muss. Wer den Blinker setzt bekommt – je nach Fahrtrichtungsanzeige – entweder im linken oder rechten digitalen Rundinstrument einen entsprechenden zusätzlichen Weitwinkelblick auf das seitliche Umfeld. Dass auch eine Frontkamera Bilder liefert, erübrigt sich da schon zu erwähnen.

Das Menü des Infotainmentsystems bietet ebenfalls allerlei für den Spieltrieb: Sei es, dass der Sound eines Verbrennungsmotors eingestellt werden kann, sei es, dass das Radio statt Nachrichten oder Musik atmosphärische Geräusche wie das Knistern eines Kaminfeuers oder Fußstapfen im Schnee und mehr erklingen lassen kann. Wer's braucht..

Und wie steht es um die nackten Fakten? Der Genesis GV60 zeigt auch hier den meisten Konkurrenten das Heck. Hier wird nicht bei 180 km/h abgeregelt, nein, auch nicht bei 200. Der flotte Stromer darf sich bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h ungehindert austoben. Da ist der serienmäßige Allradantrieb eine willkommene Zugabe.

Unter das Kapitel Spielerei darf auch der eingangs erwähnte Drehknopf für die Fahrprogramme fallen. Der Einsteller taucht erst auf, nachdem sich die beleuchtete „Kristall“-Halbkugel einmal vertikal um 180 Grad nach unten gedreht hat. Oder die Seitenwangen des Fahrersitzes: Wird die Sportstufe aktiviert, blasen sie sich auf und nehmen den Oberkörper in die Zange. Oder der Boost-Knopf am Lenkrad, der den ohnehin schon – selbst im Eco-Mode – nicht schwachen GV60 noch einmal förmlich nach vorn katapultiert. Als Gimmick obendrauf gibt es noch einen Drift-Modus.

So flott er auf der Straße ist, so flott lädt er auch. Vorausgesetzt die Zapfstelle des Stromanbieters spielt mit, zieht der Genesis im Idealfall dank 800-Volt-Technik nach Herstellerangaben an einer 350-kW-Schnellladestation in nicht einmal 20 Minuten genug Energie, um den Akku von zehn auf 80 Prozent zu bringen.

Der Verbrauch geht mit um die 21 Kilowattstunden je 100 Kilometer absolut in Ordnung. Bei zu 70 Prozent geladener Batterie gab der Bordcomputer eine Restreichweite von 220 Kilometern an. Die Rekuperationsstärke lässt sich in vier Stufen bis hin zum i-Pedal einstellen, wobei es sich hinter dem Lenkrad im ersten Monat beim Wechsel der Intensität

---

allerdings so anfühlt, als ob der Wagen plötzlich gegen einen stärkeren oder eben geringeren Widerstand anfähre.

Lob verdient der weit gefasste Erfassungsbereich Winkel des Querverkehrswarner, der zudem auch noch durch Vibrationen im Lenkrad auf sich aufmerksam macht. Mit dem auch in Kurven Spur haltenden Autobahnassistenten und der adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage mit Wiederanfahrfunktion ist der GV60 auch ansonsten natürlich auf der Höhe der Zeit.

Keine Frage, mit dem GV60 ist Genesis ein in vielfacher Hinsicht bemerkenswerter Einstieg in die verbrennerfreie Elektromobilität gelungen. Das hat seinen Preis: Der Testwagen brachte es auf 84.730 Euro. Da kann ein Bentley bei Weitem nicht mithalten. (Jens Riedel/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: 2 Elektromotoren, Allradantrieb, Automatik  
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+  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0 g/km (WLTP)  
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2220 kg / max. 420 kg  
Preis: 71.010 Euro  
Testwagenpreis: 84.730 Euro

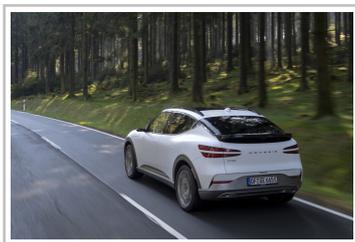
---

## 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.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis

---