

Vorstellung Genesis GV60: Blick in die Kristallkugel

Von Frank Wald

Genesis hat mit dem GV60 sein erstes reines Elektroauto vorgestellt. Das Crossover-CUV basiert wie die Konzernschwestermodelle Hyundai Ionic 5 und Kia EV6 auf der Elektro-Plattform E-GMP (Electric-Global Modular Platform), verfügt deshalb auch über die 800-Volt-Schnellladetechnologie und kommt mit Heck- oder Allradantrieb in drei Leistungsstufen, wobei alle mit der gleichen 77,4-kW-Batterie fahren.

Im Gegensatz zum ähnlich gestalteten Kia EV6 wirkt der 4,52 Meter lange GV60 mit Coupé-Silhouette und kurzen Überhängen nahtlos wie aus einem Block gegossen. Schön zu sehen an dem muschelförmigen Frontpaneel, das Motorhaube und Kotflügel verbindet, den großflächigen, linienfreien Flanken und dem bündig abschließenden Heck mit Dachspoiler. Front- und Heckansicht werden durch die charakteristischen Two Line-Leuchten dominiert, das Flügel-Logo auf der Motorhaube fällt nun deutlich kleiner aus. Automatisch aufklappende Türgriffe und digitale Seitenspiegel unterstreichen den cleanen Look.

Im Modell mit Hinterradantrieb arbeitet eine E-Maschine mit 168 kW (228 PS), maximal 350 Newtonmeter (Nm) Drehmoment und einer Ideal-Reichweite von bis zu 451 Kilometer. Beim Allradmodell vereinen sich eine 160-kW-Maschine an der Hinterachse und eine 74-kW-Maschine an der Vorderachse zur einer Gesamtleistung von 234 kW (318 PS) und 605 Nm Drehmoment. Die maximale Reichweite soll hier bei 400 Kilometer liegen. Und schließlich gibt es ein „Performance-Modell“ auf 21-Zoll-Rädern, bei dem es zwei 160 kW starke E-Motoren vorn und hinten auf eine Gesamtleistung von 320 kW (435 PS) und ein maximales Drehmoment von 605 Nm bringen. Hier schrumpft die maximale Reichweite auf 368 Kilometer pro Batterieladung.

Und vermutlich noch weiter und schneller, wenn der Fahrer die Boost-Taste am Lenkrad aktiviert, die dem GV60 für zehn Sekunden 40 kW mehr Leistung spendiert und das Drehmoment auf 705 Nm hochjazzt. Dadurch soll der Wagen in nur 4,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen. Für noch mehr Dynamik – und weniger Reichweite – gibt es außerdem einen Drift-Modus, mit dem der Stromer bei der Präsentation ansehnliche Powerslides auf der Schotterpiste drehte.

Andererseits sollen die Akkus dank 800-Volt-Technik an einer Schnellade-Säule mit 350 kW auch in nur 18 Minuten von 10 Prozent auf 80 Prozent wieder geladen sein. Umgekehrt kann der GV60 auch als Stromquelle für andere elektrische Geräte genutzt werden. Die V2L-Funktion (Vehicle to Load) unterstützt eine 3,6-kW-Ladung, was höher ist als die Stromversorgung in einem durchschnittlichen Haushalt.

Darüber hinaus unterstreicht Hyundais Luxus-Tochter im GV60 seinen Premium-Anspruch mit Technik-Features, die es so noch in keinem anderen Serienmodell gibt. Dazu gehört etwa die Gesichtserkennung Face Connect, mit der bis zu zwei Personen das Fahrzeug öffnen und schließen können. Dazu muss der Fahrer den elektrisch ausfahrenden Türgriff berühren und sein Gesicht der Infrarot-Kamera, die auch bei Dunkelheit funktioniert, an der B-Säule zeigen. Mit Face Connect können das Head-Up-Display (HUD), der Fahrersitz, das Lenkrad, die Seitenspiegel und die Infotainment-Einstellungen auf Basis der individuellen Einstellungen des Fahrers angepasst werden. Daneben lässt sich der GV60 auch mit einem erweiterten digitalen (Smartphone-)Schlüssel per Fingerabdruck öffnen und starten.

Ein weiterer echter Hingucker ist der Fahrstufenwähler in Form einer Kristallkugel auf der schwebenden Mittelkonsole, die im ausgeschalteten Zustand als Stimmungslicht fungiert. Sind alle Systeme hochgefahren und der Wagen fahrbereit, dreht sich die Kugel elegant

um die eigene Achse und der Shift-by-Wire-Drehregler erscheint. Genesis will das nicht nur als Designspielerei, sondern als „emotionale Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug“ verstanden wissen.

Eher im verborgenen laufen dagegen die drahtlosen Software-Aktualisierungen, die beim GV60 erstmals nicht nur für Navigation, Kombiinstrument oder Head-Up-Display „Over the Air“ (OTA) möglich sind, sondern auch für wichtige elektronische Geräte wie das integrierte Steuergerät, Aufhängung und Bremsen, Lenkrad, Airbags und Assistenzsysteme, ohne das der Wagen dafür in die Werkstatt muss.

Dem Elektro-Pionier der Genesis-Flotte sollen bis 2030 acht weitere EV-Modelle folgen. Und schon ab 2025 sollen alle neuen Fahrzeuge über einen voll elektrifizierten Antrieb mit Brennstoffzelle oder Batterie verfügen. (aum/fw)

Bilder zum Artikel



Genesis GV60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Genesis



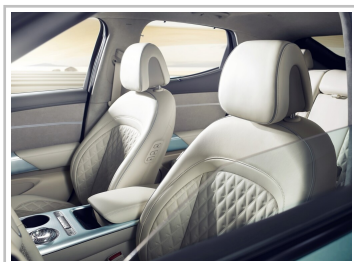
Genesis GV60.

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
