



## Genesis GV60 Sport Plus AWD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (360 kW / 490 PS)

Den neuen Genesis GV60 auf Antrieb einzuordnen, fällt gar nicht so leicht. Klar - es ist ein stattliches SUV oder Crossover mit E-Antrieb. Doch was steckt unter der komplett knitterfreien Hülle mit dem noch recht frischen Emblem auf der Haube? Es hilft zunächst die technische Basis zu beleuchten. Die stammt nämlich von Konzernmutter Hyundai und dient auch den Elektroautos Hyundai Ioniq 5 und Kia EV6 als Plattform. Der stets allradangetriebene GV60 darf also ebenfalls auf einen 77,4-kWh-Akku mit 800-Volt-Technik setzen. Als edelste und auch teuerste Variante des Trios hat der Genesis GV60 für mindestens 56.370 Euro neben der schicken Optik und der drehbaren Glaskugel auf der Mittelkonsole noch einige andere Highlights zu bieten. Da wäre zuallererst die Leistung der beiden E-Maschinen in Vorder- und Hinterachse. Denn schon das Basismodell "Sport" steht mit umgerechnet 318 PS sehr gut im Futter. Die hier getestete Variante "Sport Plus" leistet sogar 490 PS, kostet dafür aber auch mindestens 71.010 Euro. Dass die Fahrleistungen des Allradlers sehr beeindruckend sind, war zu erwarten. Für ein knapp 2,2 Tonnen schweres SUV beschleunigt der Koreaner brutal und sogar bis Tempo 235. Im Ecotest kann der schwere Koreaner mit durchschnittlich 23,9 kWh auf 100 km allerdings nicht vollends überzeugen. Hier sind andere Elektroautos deutlich sparsamer. Dass Genesis dafür die Material- und Verarbeitungsqualität deutlich über das Niveau von Hyundai und Kia hebt, überrascht tatsächlich. So viele liebevoll gestaltete Details wie hier leisten sich manch andere Premium-Konkurrenten längst nicht mehr. Und so wird der Genesis ein sehr interessantes Angebot für zahlungskräftige Kunden mit besonderen Ansprüchen. **Konkurrenten:** VW ID.4 GTX, Ford Mustang Mach-E, Audi Q4 e-tron, Hyundai Ioniq 5.

⊕ sehr sportliche Fahrleistungen, sehr gute Verarbeitungsqualität, schnelle Lade-technik

⊖ hohes Preisniveau, Raumausnutzung, kein Händlernetz

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 4,0

### Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,0
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,8
	Fahrspaß	1,7
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest ★★★★★☆

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,3 Verarbeitung

⊕ Die Karosseriequalität des Genesis GV60 ist vor allem im Vergleich zu seinen engen Verwandten sehr hochwertig. Die Fronthaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelingt Öffnen und Schließen bequem. Den Unterboden haben die Koreaner sehr akribisch verkleidet, selbst an den Fahrwerksteilen sind noch Luftleitverkleidungen verbaut. Das ebenso hochwertig verarbeitete Interieur wirkt sehr modern, trägt hochauflösende Bildschirme und einige

### 3,6 Alltagstauglichkeit

Die 77,4 kWh große Batterie des GV60 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ-2-Stecker und ein weiteres für die Haushaltssteckdose (Schuko) sind serienmäßig dabei. Die Kabel können im Fach unter der Fronthaube (Frunk) verstaut werden. Das Laden über die Haushaltssteckdose (230 V) dauert etwa 38 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa acht Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauerte dank des 800-V-Batteriesystems im Test an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule rekordverdächtige 19 min. Die durchschnittliche Ladeleistung lag bei der Messung also bei enormen 192 kW. Bei nicht optimalen Temperaturen wie im Winter liegt die Ladeleistung jedoch deutlich darunter. Im Test wurde der Energievorrat in nur 19 min für 272 km Reichweite aufgefüllt. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 365 km – damit zählt der GV60 in dieser Antriebkonfiguration nicht unbedingt zu den

### 3,4 Licht und Sicht

Der GV60 ist ab Werk mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, der Testwagen hat das optionale adaptive LED-System an Bord. Dieses ist anstelle von Reflexionsscheinfern mit einem Linsensystem ausgestattet und bietet einen dynamischen Fernlichtassistenten, während das Basissystem das Fernlicht lediglich ein- und ausschalten kann. Allerdings vermisst man auch beim aufpreispflichtigen Lichtsystem ein Abbiege- und Kurvenlicht sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage. Obwohl die Scheinwerfer wegen ihres flachen Designs recht klein sind, ist die Lichtausbeute sehr hoch.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion gegen Aufpreis. Parksensoren vorn und hinten sind ebenso Serie wie die

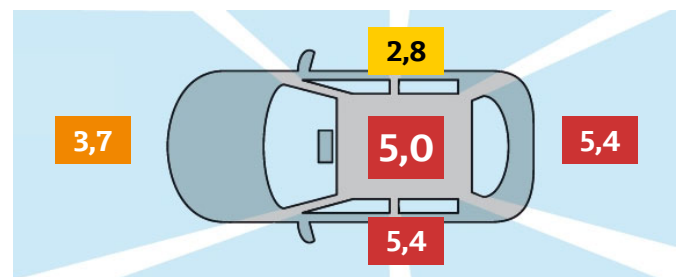
haptische Schalter. Highlight ist sicherlich der kugelrunde Wählhebel für den Antrieb, der nach Druck auf den Startknopf eine 180-Grad-Drehung vollzieht. Genesis nennt dieses Bauteil "Crystal Sphere". Die Materialauswahl ist selbst in vielen versteckten Ecken noch gut gelungen. Knarrende Geräusche oder gar Schepfern sind selbst auf schlechtesten Straßen nicht zu vernehmen.

reichweitenstärksten Fahrzeugen. Die Außenlänge von 4,52 m ist für die Stadt ausreichend praktisch, der Wendekreis von 12,5 m schon recht groß. Die Breite fällt mit 2,16 m (inkl. Außenspiegeln) ebenfalls üppig aus. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 459 kg erlaubt – genug zumindest für vier Erwachsene und deren Gepäck. Eine Anhängerkupplung hat Genesis noch nicht im Angebot. Allerdings darf der GV60 gebremste Anhänger bis 1,6 t ziehen - ohne eigene Bremse ist bei einem Anhängergewicht von 750 kg Schluss. Runflatbereifung oder ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht erhältlich, das Reifenpannenset ist dagegen Serie.

⊕ Der GV60 ist optional mit der „Vehicle-to-Load“-Funktion – kurz V2L – ausgestattet. Damit kann das E-Auto nicht nur andere elektrische Geräte mit 230 V Wechselspannung und bis zu 3,6 kW versorgen, sondern sogar andere Elektroautos laden, sofern der Akku des Genesis ausreichend geladen ist.

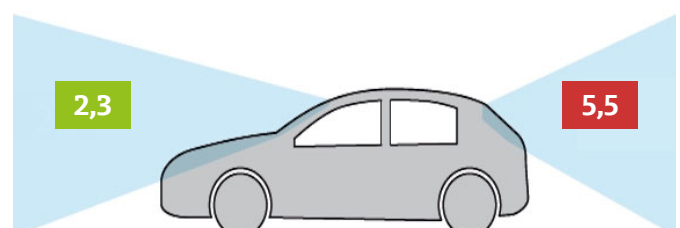
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Rückfahrkamera, ein 360-Grad-Kamerasystem ist gegen Aufpreis zu haben. Dann verfügt der Genesis auch über einen Parkassistenten, mit dem sich der Wagen beispielsweise auch über den Schlüssel von außen vor und zurück steuern lässt.

⊖ Der Genesis GV60 besitzt keinen Heckwischer, der bei Niederschlag die Sicht durch die Heckscheibe verbessern könnte.

## 1,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit seiner etwas höheren Karosserie – bedingt durch die große Traktionsbatterie im Unterboden – bietet der GV60 Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit knapp 52 cm sehr günstig über der Straße, die Türausschnitte sind zudem breit und hoch. Einziger Nachteil ist der höhere Schweller, man muss daher die Beine beim Einsteigen weiter anheben. Auch hinten kann man dank der breiten Türen leicht ein- und aussteigen. Vorn wie hinten stört kein Mitteltunnel, man kann also leichter von einer zur anderen Seite durchrutschen. Am Dachhimmel gibt's drei Haltegriffe – der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die vorderen wie die hinteren Türen werden an drei Positionen

## 2,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil gerade 340 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 495 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 740 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.300 l Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere 35 l Volumen zur Verfügung, zudem finden im praktischen Frunk unter der Fronthaube (50 l) beispielsweise die Ladekabel Platz und sind dort jederzeit gut zu erreichen.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

sicher gehalten, in der Ebene bleiben sie auch dazwischen stehen. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Koreaner serienmäßig an Bord.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des GV60 von klassenüblicher Größe.

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Serienmäßig lässt sich die Kofferraumklappe des Genesis GV60 elektrisch öffnen und schließen. Über 1,90 m Körpergröße sollte man auf seinen Kopf achten, um ihn nicht an der offenen Klappe zu stoßen. Das Schloss steht zwar etwas ab, ist aber großzügig mit Kunststoff ummantelt. Die Ladekante liegt reichlich hohe 74 cm über der Straße, was weniger praktisch ist. Der Kofferraumboden befindet sich ähnlich hoch, zur Ladekante ergibt sich nur eine knapp vier Zentimeter

hohe Stufe – das erleichtert das Ein- und Ausladen. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format.

## 2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. Ein Zug am seitlichen Hebel reicht und die Lehnenelemente fallen nach vorn. Für die Gurte gibt es keine extra Halterungen, aber auch so besteht keine Einklemmgefahr für sie. Zudem bringt der GV60 eine Durchreiche in der Rücksitzlehne mit, die allerdings recht klein ausfällt. Vier Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens ermöglichen das bodennahe Einspannen eines Netzes. Taschenhaken oder seitliche Fächer gibt es nicht.



Die mit 74 cm recht hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer recht mühsamen Angelegenheit.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

Die Bedienung der Klimatisierung ist sehr übersichtlich über ein klar aufgelöstes Zusatzdisplay gelöst. Auf dem Touchscreen können auch Luftverteilung und Gebläsestärke eingestellt werden. Zwei Kippsteller regeln die Temperaturverstellung.

⊕ Das futuristische und moderne Cockpit des GV60 wird von zwei großen Displays sowie einer recht hohen, schwebenden Mittelkonsole dominiert. Trotz der reduzierten Optik fällt die Bedienung im Alltag recht leicht und man kommt nach kurzer Eingewöhnung gut zurecht. Einen klassischen Getriebehebel gibt es wie bei den meisten E-Autos nicht, stattdessen wird die Gangstufe über ein Kugel auf der Mittelkonsole ausgewählt. Die meisten Schalter sind ausreichend groß und klar beschriftet (Symbole oder in Englisch) sowie im Blickfeld des Fahrers. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Einstellung von Sitzen und Lenkrad (elektrisch) geht intuitiv und problemlos von der Hand. Die Fahrzeugeinstellungen können komplett über das große Zentraldisplay vorgenommen werden, die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten recht umfangreich, nach etwas Eingewöhnung aber gut beherrschbar. Der 12,3 Zoll große Hauptbildschirm

wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Alternativ dient ein runder Dreh-Drücksteller ähnlich wie bei BMW als Bedienmodul. Die Instrumente sind auch komplett digital und in gleicher Größe ausgeführt; sie sind bei Tag wie bei Nacht einwandfrei ablesbar. Gegen Aufpreis ist ein Head-up-Display erhältlich.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum und die Materialanmutung liegen auf hohem Niveau. Die Bedienung ist weitgehend funktional und bietet wenig Anlass für Kritik.

## 1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Genesis GV60 ist bereits in der Basis serienmäßig mit einem Navigationssystem inkl. Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto ausgestattet. Leider lässt sich das Smartphone nur mithilfe eines USB-Kabels auf dem Zentralsdisplay spiegeln, weshalb die serienmäßige induktive Ladeschale für Nutzer der beiden Smartphone-Schnittstellen leider nur die Hälfte wert ist. Gegen Aufpreis ist auch ein Bang&Olufsen-Soundsystem mit zahlreichen Lautsprechern erhältlich. Ebenso Serie sind vier USB-C-Anschlüsse, wobei die

beiden hinteren an der Mittelkonsole angebracht sind. Darüber hinaus ist neben 12-V-Anschlüssen vorn und im Kofferraum auch eine 230-V-Steckdose unter der Rückbank enthalten. Per App kann man viele Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern (Remote Access). Für das Navigationssystem gibt es neben den Online-Verkehrsinformationen auch Kartenupdates über die eingebaute SIM-Karte, ebenso sind Over-the-Air-Updates (OTA) für das Infotainment-System möglich.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Vorn bietet der GV60 gute Platzverhältnisse und selbst für zwei Meter große Hünen ausreichend Platz. Die Luftigkeit des Hyundai Ioniq 5 darf man allerdings nicht erwarten. Auch subjektiv gibt es dank des flachen Armaturenbretts ein

angenehmes Raumgefühl, wenngleich die schmalen Seitenfenster nicht allzu viel Licht in den Innenraum lassen. Ein Panorama-Glasschiebedach ist als Sonderausstattung zu haben.

## 3,4 Raumangebot hinten

Das Raumangebot ist nicht sonderlich üppig. Dies liegt an der mäßigen Kopffreiheit, die lediglich für rund 1,90 m große Insassen ausreicht. Hier muss der GV60 seiner flachen und nach hinten abfallenden Dachlinie Tribut zollen. Dies ist schade, da die Beinfreiheit aufgrund des sehr großen Radstands von 2,90 m riesig ausfällt. Das Raumgefühl wird durch die vergleichsweise niedrige Dachlinie, die schmalen Seitenscheiben und die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule eingeschränkt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

## 2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Das Angebot an Ablagen ist gut, man findet kleine wie große, offene wie geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut und gleichzeitig kabellos geladen werden. Praktisch sind besonders die große Ablagemöglichkeit unter der freischwebenden Mittelkonsole - vorn und hinten. Negativ

fallen lediglich die vergleichsweise kleinen Türfächer vorn und hinten auf, die erfreulicherweise aber mit Stoff ausgeschlagen sind. Das Handschuhfach ist recht groß und beleuchtet, wird aber nicht über die Klimaanlage gekühlt und ist nicht abschließbar.

## 2,2 KOMFORT

### 2,8 Federung

Der GV60 ist in der hier getesteten Sport-Plus-Variante mit adaptiven Dämpfern ausgerüstet, die es beispielsweise beim Kia EV6 nicht gibt. An der Hinterachse kommt eine aufwändige Mehrlenkerkonstruktion zum Einsatz. Das Fahrwerk ist grundsätzlich zwar sportlich straff abgestimmt, federt aber dennoch

sanft an, und die Reifen rollen weich über dem Asphalt ab. Der Federungskomfort ist einem Auto dieser Preisklasse angemessen. Auf der Autobahn liegt der GV60 auch dank des langen Radstands recht ruhig, auch wenn er tiefe Bodenwellen aufgrund der straffen Abstimmung gelassener absorbieren dürfte.

## 1,9 Sitze

In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze ordentlich konturiert, allzu viel Seitenhalt darf man aber wie üblich nicht erwarten. Selbst Erwachsene können dort annehmbar über längere Zeit sitzen. Die Neigung der Lehnen lässt sich einstellen, im Gegensatz zum Ioniq 5 lässt sich die Rückbank allerdings nicht in Längsrichtung verschieben. Um die flache Dachlinie zu kaschieren, wurde die Rückbank recht tief montiert. Dies hat zur Folge, dass die Knie der Fondinsassen vergleichsweise stark angewinkelt sind.

⊕ Der Testwagen ist mit den aufpreispflichtigen Komfortsitzen für Fahrer- und Beifahrersitz ausgestattet. Sie bieten neben einer elektrischen Sitzverstellung samt Memory-Funktion (nur für Fahrer) auch eine elektrische Zweibein-Lendenwirbelstütze. Die Sitze sind ordentlich konturiert und bieten eine angenehme Rückenunterstützung. Der Seitenhalt ist gut, dürfte aber im oberen Lehnenbereich etwas kräftiger ausgeprägt sein.

## 2,1 Innengeräusch

⊕ Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche. Folglich ergeben sich bei Elektroautos ebenfalls Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Genesis einen ordentlichen Job gemacht, bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 65,6 dB(A) – das ist ein zufriedenstellender Wert, den aber auch konventionell

angetriebene Fahrzeuge problemlos erreichen können. Auf rauer Fahrbahn sind die Abrollgeräusche der großen 21 Zoll-Räder vergleichsweise zurückhaltend. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, ab mittleren Geschwindigkeiten dominieren die Windgeräusche die Klangkulisse. Bei hohen Autobahngeschwindigkeiten wird es im Innenraum dagegen deutlich lauter.

## 1,9 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist beim GV60 standardmäßig an Bord. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, sogar für Fahrer und Beifahrer getrennt. Es gibt einen Beschlagsensor, eine Umluftautomatik

ist aber nicht vorhanden. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie links und rechts Düsen an den B-Säulen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn und Lenkradheizung kosten Aufpreis. Beheizbare äußere Fondsitze, belüftete Vordersitze und getönte Scheiben ab der B-Säule ebenso.

# 0,8 MOTOR/ANTRIEB

## 0,7 Fahrleistungen

⊕ Den Genesis GV60 gibt es in zwei Leistungsstufen, beide mit zwei Antriebsmaschinen und Allradantrieb. Im Test tritt das Topmodell mit 490 PS und 700 Nm Drehmoment an. Damit ist der Koreaner extrem kraftvoll motorisiert. Von 60 auf 100 km/h geht es in 2,3 s, von 80 auf 120 km/h in 2,7 s. Genesis

verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 4,0 s, die Höchstgeschwindigkeit wird erst vergleichsweise spät bei 235 km/h abgeregelt. Hier lassen die Koreaner deutlich mehr zu als etwa VW, die den ID.4 bereits bei 160 km/h an die elektronische Leine legen.

## 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Es sind weder Vibrationen zu spüren noch störende Motorgeräusche hören – selbst das Surren des Elektromotors ist kaum zu vernehmen, weil die Motoren an

Vorder- und Hinterachse gut gekapselt sind. Die E-Maschinen ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, geben ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen nach.

## 0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der GV60 wie die meisten E-Autos kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den Drehschalter auf der Mittelkonsole ist zunächst etwas gewöhnungsbedürftig, in der Folge aber durchaus praktisch. Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über die Lenkrad-

Paddels eingestellt werden, es gibt vier Stufen von keiner bis starker Bremswirkung – oder man überlässt die Rekuperationsleistung der Elektronik, die sich dann an anderen Verkehrsteilnehmern orientiert und entsprechend die Bremswirkung des Elektromotors reguliert. Die Abstimmung ist gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Genesis GV60 überzeugt insgesamt mit einer sehr guten Fahrsicherheit. Der Allradler bietet auch dank des langen Radstands einen guten Geradeauslauf und lässt sich von einem Lenkimpuls kaum aus der Ruhe bringen. Der Koreaner ist grundsätzlich untersteuernd ausgelegt. Er schiebt damit in zu schnell angegangenen Kurven über die Vorderräder und baut damit Geschwindigkeit ab. Die Traktion ist dank der sehr sensibel regelnden Traktionskontrolle tadellos. Schlupf an einem der vier Antriebsräder wird sozusagen bereits im Keim

erstickt, sodass der Stromer seine Leistung auch auf wenig griffiger Fahrbahn effektiv auf den Boden bekommt. Im ADAC Ausweichtest schneidet der GV60 Sport Plus ebenfalls gut ab. Simuliert man ein abruptes Ausweichmanöver, greift das ESP vergleichsweise energisch ein, wodurch das Fahrzeug Geschwindigkeit abbaut und sich problemlos durch den Slalomparcours dirigieren lässt. Unterhalb der ESP-Regelschwelle lässt sich der GV60 sehr präzise über die Lenkung dirigieren.

### 1,8 Lenkung

⊕ Die Lenkung bietet eine sehr gute Rückmeldung, fühlt sich verbindlich und sportlich an. Lenkbefehle werden spontan umgesetzt, der GV60 folgt präzise dem gewünschten Kurs, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen nötig sind. Zudem zentriert die Lenkung gut, was das Geradeausfahren entspannt.

Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,3 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl variieren.

### 2,2 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag in Ordnung, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechzeit und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen

übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Aus 100 km/h benötigt der GV60 im Notfall durchschnittlich 34,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen). Das ist in dieser Gewichtsklasse ein gutes Ergebnis

## 1,6 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des GV60 ist bereits ab Werk sehr umfangreich. So bringt der Koreaner u. a. ein Notbremssystem samt Kollisionswarner, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive automatischer Geschwindigkeitsanpassung und einen Lenkassistenten serienmäßig mit. Auch ein Kreuzungsassistent, eine Verkehrszeichenerkennung sowie eine Müdigkeitswarner sind beim Genesis ab Werk an Bord. Ein Totwinkelwarner, der mithilfe der Radarsensoren in der Heckschürze zudem eine Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren sowie eine Ausstiegswarnung realisiert, sind optional zu haben.

### 1,8 Passive Sicherheit - Insassen














⊕ Das Fünfsterne-Ergebnis im Euro-NCAP-Crashtest (September 2022) weist dem Genesis GV60 ein hohes Sicherheitsniveau (Insassenschutz: 89 %) aus. Das Crossover wartet ab Werk mit Front-, vorderen Seitenairbags, von vorn nach hinten reichenden Kopfairbags, einem Fahrer-Knieairbag sowie einem Centerbag zwischen den Vordersitzen auf. Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht zu haben. Erwachsene sind zu 89 Prozent geschützt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen zwar nur für Personen bis 1,70 m, der geringe Abstand zum Dachhimmel verhindert allerdings eine Überstrecken des Kopfes. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil – wie etwa während einer Urlaubsfahrt – schlecht erreichbar. Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht erhältlich.

### 2,3 Kindersicherheit

⊕ Der Genesis GV60 bietet Kindern nach Euro NCAP (September 2022) einen 87-prozentigen Schutz. Er eignet sich also gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen – zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Selbst wenn man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis mit Stützfuß verwendet, wird der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes aufgrund der immensen Beinfreiheit hinten nicht beeinträchtigt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

⊖ Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Platzierung eines Kindersitzes, hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofixhalterungen.

### 3,8 Fußgängerschutz

⊕ Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 1,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest kommt der Genesis GV60 Sport Plus auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 23,9 kWh pro 100 km. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 16 A. Damit ist der GV60 nicht gerade effizient und schneidet schlechter ab als die meisten Konkurrenten – auch die Technikbrüder Hyundai

### 2,7 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche

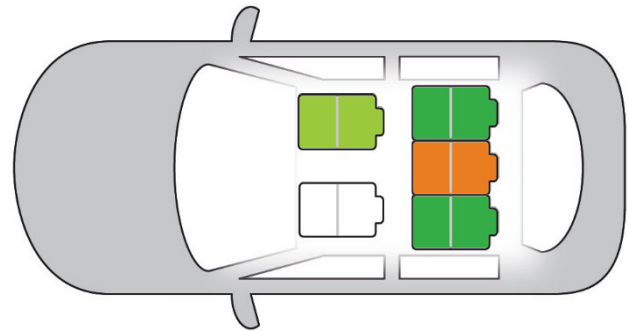
## 4,0 AUTOKOSTEN

### 4,0 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Genesis GV60 ist in der stärkeren Version ab 71.010 Euro zu haben und damit sicher kein Schnäppchen. Die Ausstattung ist durchaus gehoben, viele Komfort- und Assistenz-Gimmick wie ACC, Klimaautomatik und Navigationssystem sind schon ab der Basis dabei. Viele

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

aufmerksam macht, ist ebenso Serie. Nach dem Crashtest für Euro NCAP (September 2022) liegt der Fußgängerschutz bei 63 Prozent.

Ioniq 5 und Kia EV6. Aus den 23,9 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 120 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig ab Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest 43 Punkte. Der GV60 ist besonders in der Stadt effizienter unterwegs, dort sind Reichweiten von über 500 km möglich.

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 23,9 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 97 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der GV60 im Bereich Schadstoffe nur 33 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der Genesis GV60 Sport Plus auf lediglich 76 Punkte und erreicht damit nur vier Sterne.

zusätzliche Ausstattungen sind in Pakete gefasst, die in Anbetracht des Umfangs immerhin nicht sonderlich teuer sind. Wer die Ausstattung aufwerten möchte, kann den Preis erheblich steigern. Die Unterhaltskosten halten sich im Rahmen, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig

– allerdings nicht vor 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nur in der Haftpflicht (Klasse 20) noch gerade so mittelmäßig. Die Teilkasko liegt bei 23, die Vollkasko sogar bei enorm hohen 28 – so ergeben sich insgesamt hohe Versicherungskosten. Das Wartungsintervall liegt bei zwei Jahren oder 30.000 km. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt

oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden, als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Genesis gibt auf das Fahrzeug eine Herstellergarantie von fünf Jahren bzw. 150.000 km, je nachdem, was zuerst eintritt. Die Traktionsbatterie ist für acht Jahre eingeschlossen, zudem garantiert Genesis eine Batteriekapazität von 70 %.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Sport AWD	Sport Plus AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	234 (318)	360 (490)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	605/0	700/0
0-100 km/h [s]	5,5	4,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	18,8 kWh E	19,1 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/28/23	20/28/23
Steuer pro Jahr [Euro]	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	927	1095
Preis [Euro]	56.370	71.010

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Leistung	360 kW/490 PS
Maximales Drehmoment	700 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,1 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/40 R21
Länge/Breite/Höhe	4.515/1.890/1.580 mm
Leergewicht/Zuladung	2.145/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	432/1.550 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	77,4 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/
Produktion	Südkorea, Ulsan

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	255/40 R21 102Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport EV
Wendekreis links/rechts	12,5/12,4 m
Ecotest-Verbrauch	23,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 120 g/km)
Reichweite	365 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	2.181/459 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	340/740/1.300 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>126 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>154 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>158 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>660 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1098 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/28/23		
Basispreis GV60 Sport Plus AWD	71.010 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.04.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	78.600
Km-Stand bei Testbeginn	8.390 km
Auffälligkeiten/Mängel	Keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)  
 ■ gut (1,6 – 2,5)  
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)  
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

Genesis GV60 Sport Plus AWD

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	3430 Euro (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	3430 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/3430 Euro (Paket)
Head-up-Display	3430 Euro (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	90 Euro
Sitzheizung vorn/hinten	4000 Euro (Paket)
Lenkradheizung	4000 Euro (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	870 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1320 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

### AUTOKOSTEN

4,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>0,8</b>
Verarbeitung	1,3	Fahrleistungen	0,7
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,4	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	1,6	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,2
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,6</b>
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	3,4	Fußgängerschutz	3,8
Innenraum-Variabilität	2,5	<b>Umwelt/Ecotest</b>	<b>2,2</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,2</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	1,7
Federung	2,8	Schadstoffe	2,7
Sitze	1,9		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	1,9		

Stand: Oktober 2022  
Test und Text: Markus Schönfeld

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	360 kW (490 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	120 kW
maximales Drehmoment	700 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	23,9 kWh/100km / 367 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	87,2 kWh/77,4 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	87,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	70%, 8 Jahre, 160.000 km

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	6/Schaltwippen

### KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

### WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie 10% "Batt.stand niedrig, bitte laden", 7% Batt. gelb, 5% Batt. rot, 5% "niedriger Akkustand"	
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	Ja, bei AC
Position der Ladeklappe	Hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 12 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

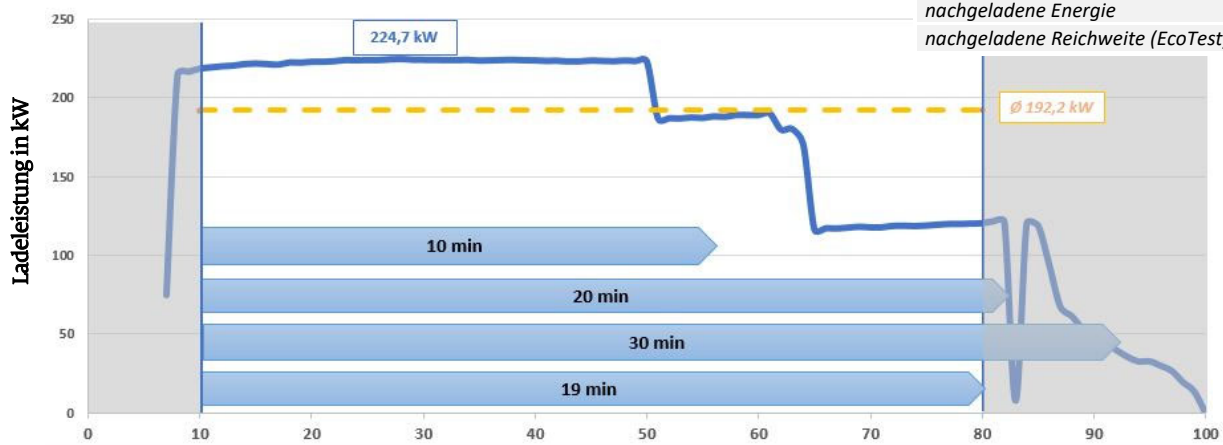
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (in 12,5 % Blöcken)

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,4 - 2,3 kW	62,5 - 38 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,4 - 7,4 kW	62,5 - 12 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	-	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	22 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 240 kW	19 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	192,2 kW
Ladedauer	00:18:46
nachgeladene Energie	56 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	272 km

Ladestand Batterie in Prozent

### NACHGELADENE REICHWEITE



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	35,7 kWh	173 km	56%
20 min	57,5 kWh	279 km	82%
30 min	66,1 kWh	321 km	92%