Essai – Genesis GV60 AWD Sport Plus : Électrique, premium et pas ruineux

Après une première rencontre avec la marque Genesis en prenant le volant du GV70, Wheels And You vous propose maintenant un essai complet de son petit frère, le GV60. Caractéristique de ce crossover, il dispose exclusivement d'une motorisation électrique.



- Deux moteurs électriques, batterie 77.4 kWh
- 2x 180 kW (490 ch)
- 700 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 235 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.0 sec.
- Poids : 2'145 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'515 x 1'895 x 1'580
- Conso. mesurée : 20.2 kWh/100km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 79'300.-, mod. essayé: CHF 92'480.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton, Sébastien Morand

On vous l'expliquait lors de notre test du GV70, Genesis c'est la marque premium de Hyundai. Toutefois, tout est bien séparé entre les deux avec, pour celle qui nous intéresse aujourd'hui, une ribambelle de services spécifiques permettant de se positionner sans honte face aux géants allemands qui occupent le marché suisse. Si cela n'est pas déjà fait, je vous invite à aller lire notre article sur le Genesis GV70 2.5T afin de découvrir tout cela.

Pour revenir au GV60, il se positionne comme un SUV à l'allure très dynamique et surtout il est proposé uniquement avec une motorisation électrique. Cette dernière se décline en différentes versions, j'y reviendrai dans un moment. Pour l'occasion nous avons opté pour le fer de lance, à savoir le modèle AWD Sport Plus dont les deux moteurs électriques offrent une puissance maximale de 490 ch, tout un programme.



A l'extérieur

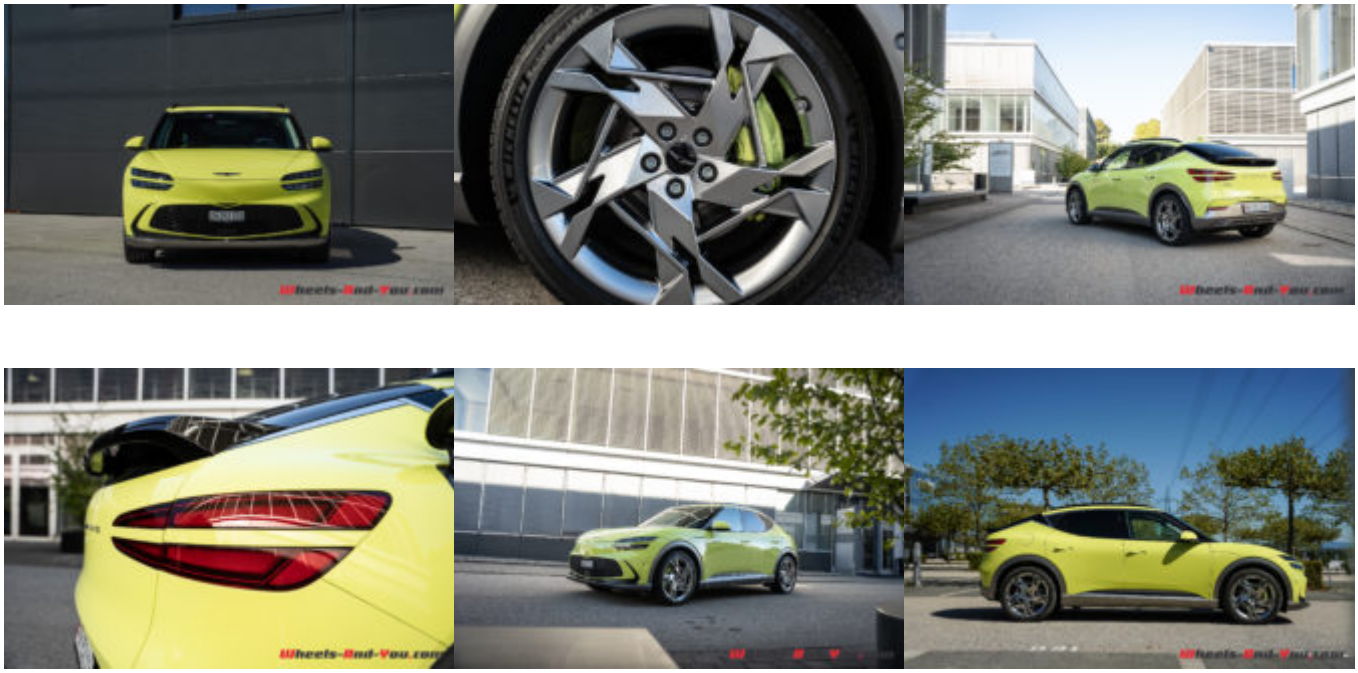
Exception faite de la couleur de notre voiture d'essai qui, je le conçois, peut perturber une bonne partie d'entre nous, le GV60 arbore une bouille plutôt sympathique.

Sa face avant tout particulièrement me donne l'impression qu'il sort d'un dessin animée. Hors de ce côté « amusant », avec une garde toit contenue et des ailes galbées, notre GV60 se présente comme un SUV coupé au style athlétique.

Malgré une taille généreuse, un peu plus de 4m50 de long et quasiment 1m90 de large, ses lignes tout en rondeurs lui permettent d'afficher une présence pleine de bonhomie. Certes il est légèrement plus petit que la Ford Mustang Mach-E ou la Hyundai Ioniq 5, sa cousine directe, mais son apparence se veut drastiquement moins imposante dans le paysage.

Pour en finir avec sa teinte « Sao Paulo Lime », utilisée à l'occasion de son lancement, je trouve qu'elle a le mérite de sortir de l'ordinaire, à l'instar du « Jaune Electric » de la petite Honda e que nous avons essayé début 2021.

Notre GV60 affirme un design unique qui, même s'il reprend les codes stylistiques de la marque, ne se profile pas comme une simple déclinaison du reste de la gamme. Il est bon de noter également qu'il est bien plus agréable à regarder en vrai qu'en photo. Sa robe plutôt voyante n'y est surement pas pour rien, mais tout comme pour le GV70, cette autre Genesis interpelle et les têtes se tournent sur son passage.



A l'intérieur

L'habitacle lui aussi applique l'identité de la marque coréenne, mais ça va encore un peu plus loin dans le côté futuriste sans pour autant négliger l'attention toute particulière au confort. L'agencement est plus décalé que dans le GV70, ça correspond parfaitement à ce modèle, mais ça flatte moins mes goûts. Une affaire personnelle assurément, tant les commentaires sont élogieux parmi les personnes qui sont montés à bord à l'occasion de mon essai.

L'espace libre entre le tableau de bord et la console séparant les assises renforcent l'originalité, sans compter la « Crystal Sphere » qui pivote pour faire apparaître le sélecteur de vitesses dès qu'on démarre le véhicule. Si à cela vous rajoutez le faux bruit moteur inspiré d'un vaisseau spatial, le voyage dans le

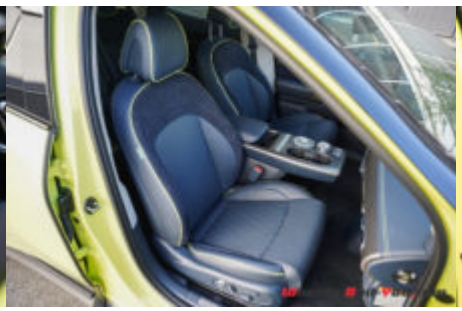
temps vient de débuter !

Les matériaux sont de bonne facture et surtout l'équipement à disposition se veut, comme sur le GV70, ultra complet. Certes nous disposons de la finition haut de gamme, donc rien ne manque, mais déjà sur les premières déclinaisons, c'est très généreux.

Petit bémol me concernant, je n'ai pas réussi à trouver une position de conduite parfaite. Attention, là encore, cela n'engage que moi. Nous sommes tous différents, il est donc logique que l'on se sente bien ou pas dans certains intérieurs. Je l'ai compris le jour où un ami, pourtant moins grand que moi, m'a dit qu'il n'était pas à l'aise au volant d'une MX-5, alors que personnellement je m'y sens à merveille et que je ne suis de loin pas le seul à partager ce feeling. Les goûts et les couleurs, mais aussi bien d'autres facteurs, n'ont pas toujours d'explications rationnelles et c'est sûrement mieux ainsi.

En tout cas une chose est certaine, l'habitacle de notre GV60 est très généreux, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Même avec un réglage de siège adapté à mes 1m80, les passagers arrière disposent d'un large espace pour leurs jambes. Tout comme dans la Renault Megane E-Tech, je constate simplement qu'en ayant placé le siège conducteur tout en bas, il n'est pas possible de glisser ses pieds en dessous.

Comme souvent avec les voitures électriques, le GV60 dispose de deux coffres. Celui à l'avant est relativement petit (52 litres), il vous permettra de ranger tout au plus le câble de recharge. En revanche, à l'arrière, indépendamment de la ligne coupé, le volume proposé est intéressant, avec 432 litres, soit plus que la Mustang Mach-E (400 litres).




Sous le capot

Chose amusante, lorsqu'on ouvre le capot avant, on découvre un couvercle pour l'espace de rangement qui pourrait faire penser à un cache moteur typique d'une voiture thermique. Mais non, il n'en n'est rien, notre GV60 est bel et bien animé par une motorisation 100% électrique.

Comme expliqué en préambule, pour notre essai nous disposons de la mouture la plus puissante (modèle Sport Plus), à savoir celle équipée de deux moteurs électriques de 180 kW (245 ch) chacun, offrant ainsi une puissance cumulée de 490 ch pour un couple de 700 Nm. A noter que cette puissance maximale par moteur (+ 20kW) est disponible pendant 10 secondes seulement au travers de la fonction Boost et permet à notre GV60 d'abattre le 0-100 km/h en 4 secondes. Comme je l'indiquais lors de mon essai de la Mustang Mach-E GT, je ne suis pas convaincu d'une telle débauche de canassons sur un véhicule électrique, car à mes yeux cela va à l'encontre de la philosophie d'une telle voiture.

Sur le papier, notre mouture Sport Plus annonce une consommation en cycle mixte de 19,1 kWh/100km, promettant une autonomie de 466 km. J'obtiens pour ma part, selon l'ordinateur de bord, une moyenne de 20.2 kWh/100km laissant présager qu'il sera difficile de réaliser 400 km avec une charge complète. Certes j'avoue abuser intensément des électrons qui animent ce GV60 et qu'une fois l'euphorie dissipée d'une telle cavalerie, ça ne pourra être que meilleur.

Pour ceux qui souhaitent être plus raisonnables, le GV60 existe aussi avec un seul moteur (modèle Premium) de 168.1 kW (229 ch) et un couple de 450 Nm, en configuration propulsion uniquement. Ou alors, si vous souhaitez impérativement les 4 roues motrices, il y a le modèle Sport et ces deux moteurs, 74 kW (100 ch) à l'avant et 160 kW (218 ch) à l'arrière, qui développent au total 318 ch pour 605 Nm.









Au volant

Pas de surprise, dès les premiers tours de roue, la quiétude de la conduite électrique se fait immédiatement ressentir. Je me répète, mais c'est bien là pour moi le seul atout majeur de ces motorisations. Sinon, cette technologique manque de saveur à mon goût, mais c'est bien évidemment le cas quel que soit le badge apposé sur le capot.

Je constate assez rapidement également que le confort ultra moelleux que j'avais ressenti sur le GV70 est moins marqué ici. Il est fort probable que ça soit lié aux grandes jantes 21 pouces, mais il faut noter aussi que généralement les voitures électriques sont plus fermes en suspension.

Trois modes de conduite sont disponibles, « ECO », « COMFORT » et « SPORT ». Les différences sont assez marquées, surtout en optant pour le premier, mais qui manque de réactivité dès qu'on sort d'un milieu urbain. Si le dernier se veut résolument amusant, surtout cumulé à la fonction « Boost », pour exploiter

totalement la puissance, mais dans l'absolu pas vraiment nécessaire sauf pour énuquer ses passagers. J'exploite donc majoritairement le mode « COMFORT » qui convient selon moi au mieux à notre GV60.

La direction est assez directe et le train avant plutôt précis, c'est très agréable. Cependant, lorsqu'on applique une conduite sportive, surtout avec le mode idoine, la prise de roulis devient assez marquée. Assez lourde, presque 2.2 tonnes, notre GV60 n'affiche clairement pas de comportement routier dynamique, je dois une nouvelle fois contenir mes ardeurs. C'est le même constat qu'avec le GV70, malgré le look et l'appellation, ces autos misent avant tout sur leur agrément de conduite et non pas leur sportivité. Je dois me faire une raison.







Verdict

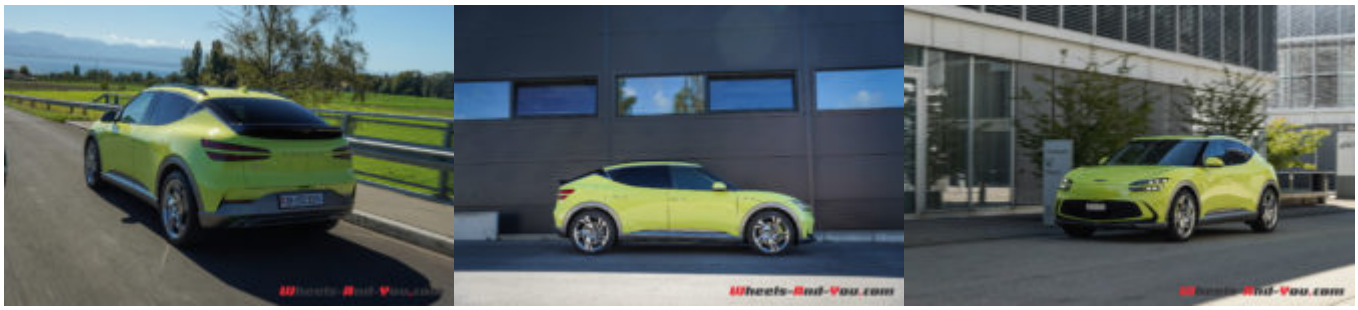
La jeune marque coréenne fraîchement arrivée dans notre pays vient parfaitement compléter sa gamme traditionnelle avec un crossover à motorisation purement électrique. C'est dans l'ère du temps et d'ailleurs, après le lancement

du GV60, comme je l'avais déjà mentionné lors de mon essai du GV70, Genesis a présenté des déclinaisons 100% électriques pour le SUV GV70 et la limousine G80.

Placé sur un segment clairement premium, à l'instar des différents modèles du constructeur, ce GV60 offre un rapport prix/qualité/prestation sans égal. Certes notre mouture « AWD Sport Plus », le haut de gamme, débute à un peu moins de CHF 80'000.- et approche les CHF 93'000.- avec l'armada d'options de notre voiture d'essai, ce n'est pas négligeable. Mais finalement, c'est le même tarif que l'Audi Q4 Sportback e-tron essayé au printemps dernier qui dispose de tout juste 300 ch et d'un équipement bien moins fourni. Ce dernier serait plus comparable au modèle « Sport » dont le prix démarre à CHF 60'700.- et qui du coup, même en le bardant d'options, sera encore bien en dessous du budget nécessaire pour son concurrent allemand. A noter encore que l'entrée de gamme « Premium » en deux roues motrices est proposée dès CHF 53'000.-, là aussi c'est très concurrentiel face à d'autres marques.

Une fois son budget défini, il faut donc vraiment se poser les bonnes questions concernant ses attentes lors de l'achat d'une voiture… le badge ou les prestations ? Je vous laisse réfléchir.





<u>Prix et options – Genesis GV60 AWD Sport Plus</u>

Prix de base : CHF 79'300.-

Couleur extérieure « Sao Paulo Lime » : CHF 940.-

Pack innovation : CHF 3’700.-
(Aide au stationnement arrière avec freinage automatique (Reverse PCA), Feux avant doubles LED (croisement et route) adaptatifs, Affichage tête haute, Freinage d’urgence autonome avec fonction intersection (FCA-JX), Assistance active au stationnement à distance (RSPA), Caméra 360° (Surround View Monitor), Moniteur angle mort (BVM), Assistance active à la conduite sur autoroute (HDA II)))

Pack sièges confort & Pack confort sièges arrière : CHF 4’320.-
(Dispositif de réglage pour les coussins latéraux, les coussins d’assise et le dossier (conducteur), Siège ergo-motion (conducteur), Soutien lombaire électrique (passager), Rallonge de siège à déploiement électrique (conducteur), Sièges (avant) ventilés, Siège de relaxation premium à l’avant (conducteur & passager), Volant réglable électriquement en hauteur et en profondeur avec fonction mémoire, Siège conducteur à mémoire, Sièges chauffants, Volant chauffant, Éclairage d’ambiance, Filtre à air premium, Vitre arrière en verre laminé, Rideaux manuels à l’arrière, Capteur d’occupation de sièges arrière)

Sport Plus Pack sièges en cuir Nappa : 310.-
(Ciel de pavillon en daim, Colonnes A/B/C en daim, Pare-soleil en daim (conducteur et passager), Garniture intérieure en Aluminium, Tableau de bord en similicuir, Garniture porte en daim)

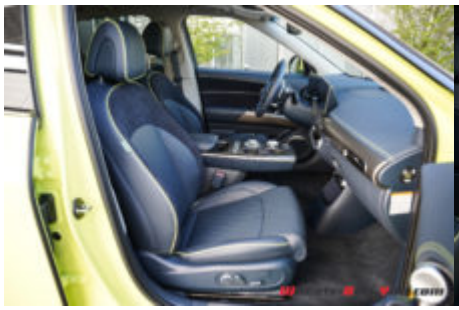
Pack outdoor : 1’120.-
(Vehicle-to-load (fiche extérieure), Vehicle-to-load (prise intérieure), Barre de toit)

Système audio Bang & Olufsen : CHF 1’260.-

Toit panoramique : CHF 1’430.-

Rétroviseur extérieur à anti-éblouissement automatique (ECM) : CHF 100.-

Prix TOTAL : CHF 92’480.-











Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Genesis Motor Switzerland AG pour le prêt de ce Genesis GV60 AWD Sport Plus.















A lire aussi

Essai – Genesis GV70 2.5T : Du véritable premium à un prix correct

Évènement – Genesis débarque en Suisse

Evénement – Hyundai lance sa marque premium “Genesis”













