

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

Genesis, la marque premium du groupe Hyundai, débarque en Suisse avec toute une gamme de véhicules. La qualité à tous les niveaux est mise en avant avec un service de proximité pour les clients. Il faut bien se différencier pour tenter de se faire une place sur un marché dominé par les Allemands. Pour un premier essai, Wheels And You a pris le volant du SUV de taille moyenne, le GV70.



- 4 cylindres, turbo, essence, 2'497 cm³
- 304 ch à 5'800 t/min
- 421.7 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 240 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.1 sec.
- Poids : 1'985 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'715 x 1'910 x 1'630
- Conso. mesurée : 10.6 l/100km
- Emissions CO₂ : 216-230 g/km (G)
- dès CHF 58'590.-, mod. essayé: CHF 75'410.-

On connaît depuis un certain temps Lexus, le haut de gamme de Toyota, et il y a eu pendant quelques années dans notre pays Infiniti, l'équivalent pour Nissan. La marque n'est toutefois plus importée en Europe depuis 2020. Genesis, c'est le même concept, si ce n'est qu'à la base c'était une voiture du catalogue Hyundai, puis en 2015 il a été décidé d'en faire une marque à part entière, comme Citroën l'avait fait avec DS.

Genesis a débuté ses activités en Europe en 2021 avec une gamme orientée premium pour concurrencer les acteurs germaniques connus et reconnus, Audi, BMW et Mercedes. On notera le logo qui peut faire penser à celui de Bentley ou Aston Martin, le ton est donné.

Tout a commencé avec la limousine G80 et le grand SUV GV80 puis, en fin d'année dernière, le segment en dessous avec la berline G70, proposée également en Shooting Brake, ainsi que le SUV qui nous intéresse aujourd'hui, le GV70. Finalement, il y a quelques mois, le constructeur coréen a agrémenté son offre avec le GV60, un crossover disposant d'une motorisation 100% électrique, que nous aurons l'occasion d'essayer prochainement. A noter encore que depuis peu, des déclinaisons purement électriques sont également disponibles pour la G80 et le GV70.

Nous faisons donc connaissance avec cette nouvelle marque en essayant le GV70, car il se place dans un segment très prisé, les SUV de taille moyenne. Ce GV70 se profile comme un concurrent de l'Audi Q5, du BMW X3, du Mercedes GLC, mais aussi du Volvo XC60, du Jaguar F-Pace et de l'Alfa Romeo Stelvio, ainsi que du Porsche Macan. Tout un programme, vous en conviendrez.



A l'extérieur

Au premier coup d'œil, l'apparence de notre GV70 fait immédiatement penser au

style d'autres SUV, surtout les haut de gamme. Pas vraiment surprenant quand on sait que le designer de la marque, Luc Donckerwolke, a œuvré au sein du groupe Volkswagen, notamment pour Bentley. Petite parenthèse, c'est encore plus flagrant pour le grand frère, à savoir le GV80, on dirait vraiment un Bentayga.

Revenons à notre GV70, avec un signe distinctif des véhicules Genesis, le dessin des phares, aussi bien avant qu'arrière, qui se présente comme deux bandeaux lumineux superposés. Ça confère à notre GV70 et aux autres modèles une identité bien spécifique. Impossible de le confondre avec un autre, ces optiques sont la signature stylistique Genesis.

Pour le reste, difficile de ne pas remarquer la grande calandre chromée, là encore on sent que l'objectif est d'afficher un niveau premium. Les ouvertures sur la partie avant, un capot nervuré, une ligne de toit fuyante, ainsi que l'intégration des sorties d'échappement dans le pare-chocs arrière donnent à l'ensemble du dynamisme, je trouve que c'est très réussi.

La sportivité est d'autant plus renforcée sur notre véhicule d'essai qui arbore la finition Sport Line et une peinture mate vert foncé. Comme vous pouvez imaginer, j'aime beaucoup. Pour parfaire cette configuration taillée à mon goût, j'aurai encore rajouté les jantes 21" proposées en option au lieu des 19" de série.

En tout cas, l'effet est garanti, car je vois beaucoup de tête se tourner pendant mon essai, et on m'interpelle régulièrement lorsque le GV70 est parké. Les curieux sont attirés par ce design qui lui donne un genre unique sans pour autant révolutionner ou oser un style trop différent.





A l'intérieur

Au moment de m'installer à bord, c'est là que je ressens de manière encore plus flagrante la qualité, aussi bien en termes de finition que de présentation. L'ambiance est cossue, les matériaux de très belle facture et, une fois assis dans les très confortables sièges, le parallèle avec un salon anglais, de type Bentley ou Range Rover, est une évidence.

Autre résultante de cibler le haut de gamme, l'équipement est ultra complet avec toutes les dernières technologies. L'intégration des éléments est sans faille à l'image du grand écran central, 14.3 pouces, placé à l'horizontal. Il propose de surcroît une excellente qualité d'affichage et la gestion globale de l'infotainment est performante. Il n'y a que la recherche d'une destination GPS que je trouve peu « user friendly » lorsqu'on utilise le commodo, mais heureusement il y a la commande vocale qui vient sauver ce léger désagrément. Une fois l'itinéraire défini, le guidage est complété avec une vision réelle, à l'aide de la caméra avant, pour visualiser parfaitement le chemin à prendre. Ça existe sûrement chez d'autres constructeurs, mais c'est la première fois que je teste, c'est bluffant.

J'apprécie également l'activation de la caméra latérale au moment d'enclencher le clignotant, avec un affichage de l'image en lieu et place du compteur, compte-tours ou vitesse selon le côté où vous allez tourner. A noter également l'affichage 3D du tableau de bord, 12.3 pouces, qui offre un rendu du plus bel effet. Habituellement pas trop geek lorsqu'on parle d'automobile, je dois avouer que là, je suis enchanté par ce déferlement d'assistance et de technologie tant c'est efficace et finalement reposant, sans être contraignant ou intrusif.

Dernier détail que j'ai beaucoup aimé, les pictogrammes représentant la voiture au travers des différents menus et assistances à la conduite, que ça soit sur l'écran central ou le tableau de bord, mettent en scène un GV70 de couleur verte. Ça peut paraître anodin, mais pour ma part je trouve que ça démontre à quel

point le constructeur est allé dans les détails pour obtenir ce niveau d'excellence. Au final ce n'est que du codage informatique qui représente peu de travail, mais il y a quand même beaucoup de marque qui ne prennent pas la peine de personnaliser cela.

La vie à bord est vraiment agréable avec un habitacle disposant d'un espace correct au vu de la taille du véhicule, les cinq occupants voyageront de manière parfaitement sereine. Le coffre dispose d'un volume de 542 litres, allant jusqu'à 1'678 litres en rabattant la banquette arrière.



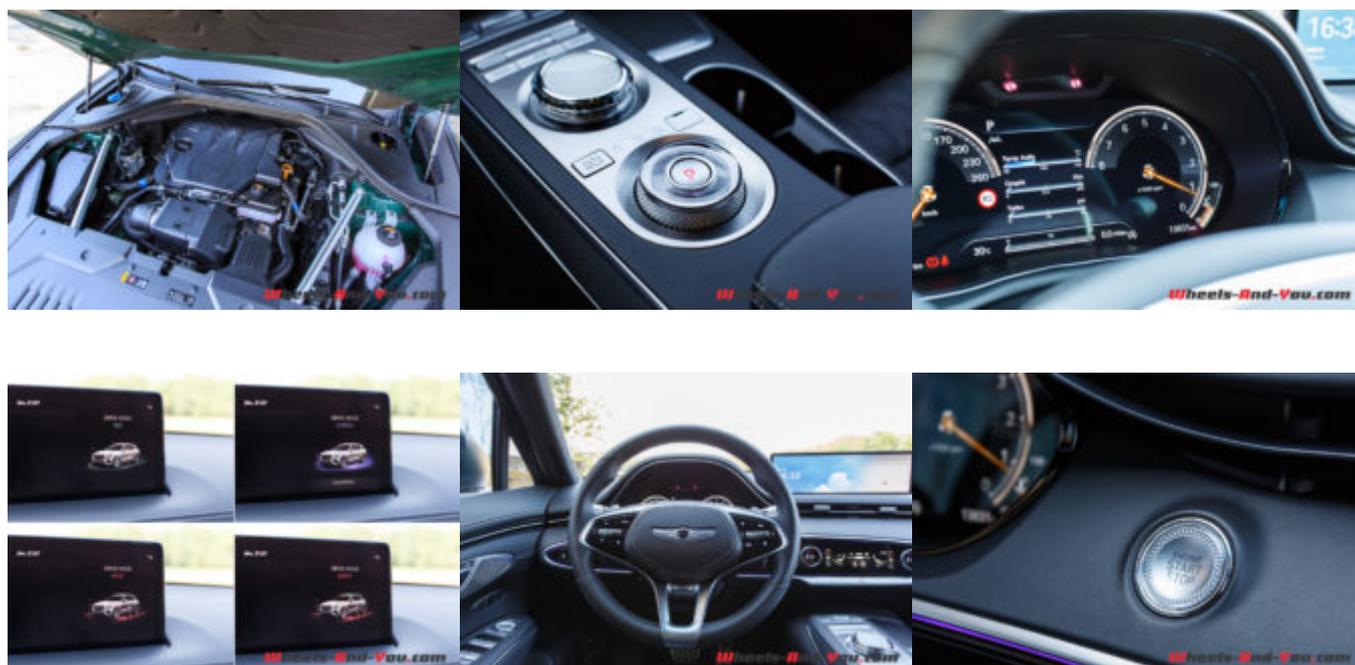
Sous le capot

Au moment de planifier cet essai, j'avais le choix entre deux motorisations 4 cylindres, un 2.2 diesel de 210 ch ou un 2.5 essence de 304 ch. C'est logiquement pour ce dernier que j'ai opté, sans compter que ça correspond à bon nombre de concurrents précédents essayés, parfait pour se rendre compte du potentiel de ce GV70. Ce moteur turbocompressé développe donc 304 ch à 5'800 t/min pour un

couple maximum de 421,7 Nm à 4'000 t/min et il est couplé à une boîte automatique 8. L'ensemble dispose d'une transmission 4 roues motrices, de quoi satisfaire la clientèle suisse.

Sur le papier, les performances sont correctes, avec notamment un 0-100km/h réalisé en 6.1 secondes, mais je dois avouer qu'à l'utilisation notre GV70 manque cruellement de sportivité. Certes, je suis peut-être particulièrement exigeant à ce niveau et il convient de comparer ce GV70 au XC60 T6 plutôt qu'à un Stelvio. Encore une fois, la clientèle ciblée étant les possesseurs de SUV allemands, ça va finalement répondre à leurs attentes. Même si la mécanique dispose d'un mode Sport et Sport+, je ne trouve pas ce que cela apporte quelque chose et il faut vraiment classer ce GV70 comme un SUV qui offre avant tout du confort, mais j'y reviens dans un moment.

Pour ce qui est de la consommation, si la fiche technique promet une moyenne allant de 9.5 à 10.12 l/100km en cycle mixte, j'e mesure pour ma part 10.6 l/100km sur l'ensemble de mon essai. Il est toutefois important de préciser qu'à chaque plein, la valeur de l'ordinateur de bord correspond au calcul réel. Ainsi je peux annoncer sans souci que sur des trajets exclusivement autoroutiers, il sera facile de régater à 8.0 l/100km et que ça augmente à un environ 9.0/9.5 l/100km si vous faites de la ville.



Au volant

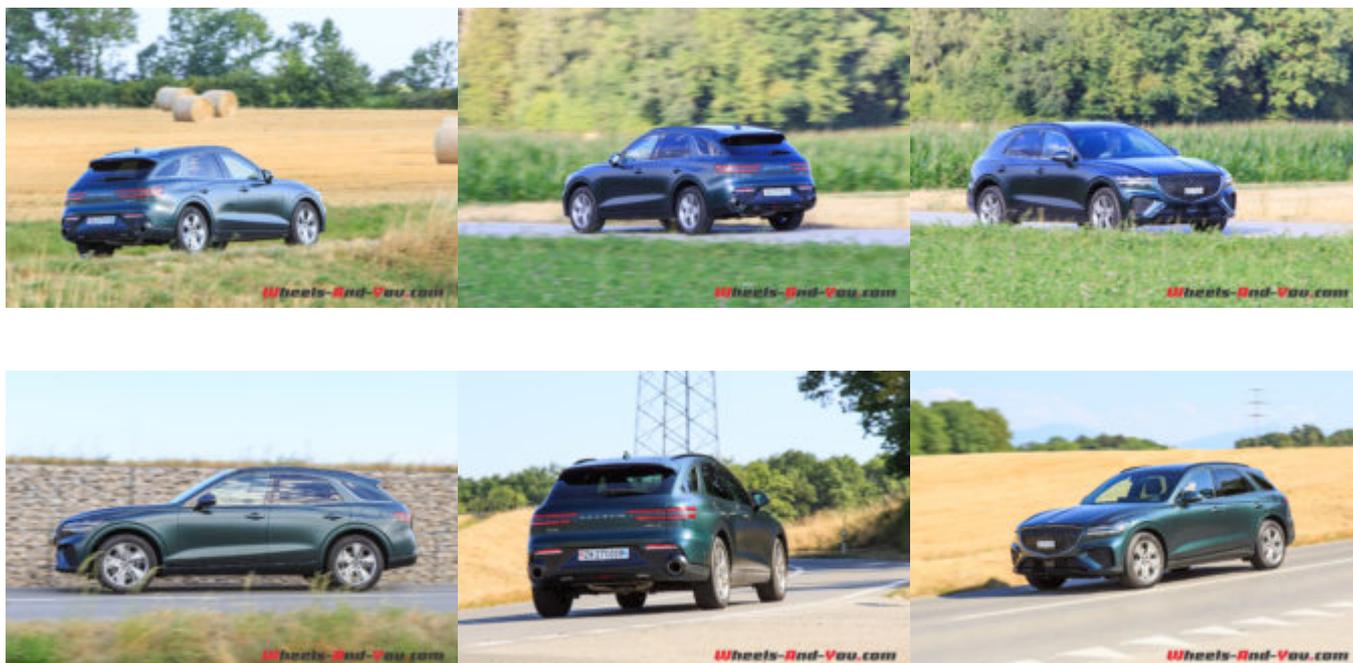
Comme indiqué au préalable, le confort est de mise et ça se confirme dès les premiers tours de roue. L'ambiance à bord est feutrée, l'isolation phonique est exceptionnelle et elle est couplée à une suspension qui absorbe quasiment toutes les imperfections de la route. Chaque trajet se fera de la manière la plus douce possible.

Au début, sur la base du moteur développant 304 ch et de la finition Sport Line, je cherche à révéler un quelconque tempérament sportif à ce GV70. Je le pousse donc dans ses retranchements en attaquant vigoureusement les petites routes de montagne. Mais je dois me faire à l'idée que je vise quelque chose auquel il n'aspire pas et les presque 2 tonnes du véhicule auraient dû m'ouvrir les yeux. Clairement notre GV70 manque de dynamisme, mais finalement il n'en démontre pas non plus l'envie, c'est moi qui dois faire preuve de lucidité.

Dès lors, ma perception change et je découvre les véritables qualités de ce SUV coréen, à savoir son agrément de conduite pour avaler les kilomètres sereinement. Sans que ses suspensions ne soient trop molles ou qu'elles provoquent un roulis désagréable, je constate l'excellence de l'amortissement. Vous pouvez traverser des voies de chemins de fer ou avaler un dos d'âne sans en ressentir, ou presque, les effets, c'est époustouflant. Il n'y a qu'avec des véhicules de segment supérieur, tels que Bentley ou Rolls-Royce, que j'ai pu observer un tel confort.

Lorsqu'on associe cela avec les différentes assistances à la conduite, plus un système audio de haute qualité, les longs voyages se déroulent dans une quiétude sans égale.





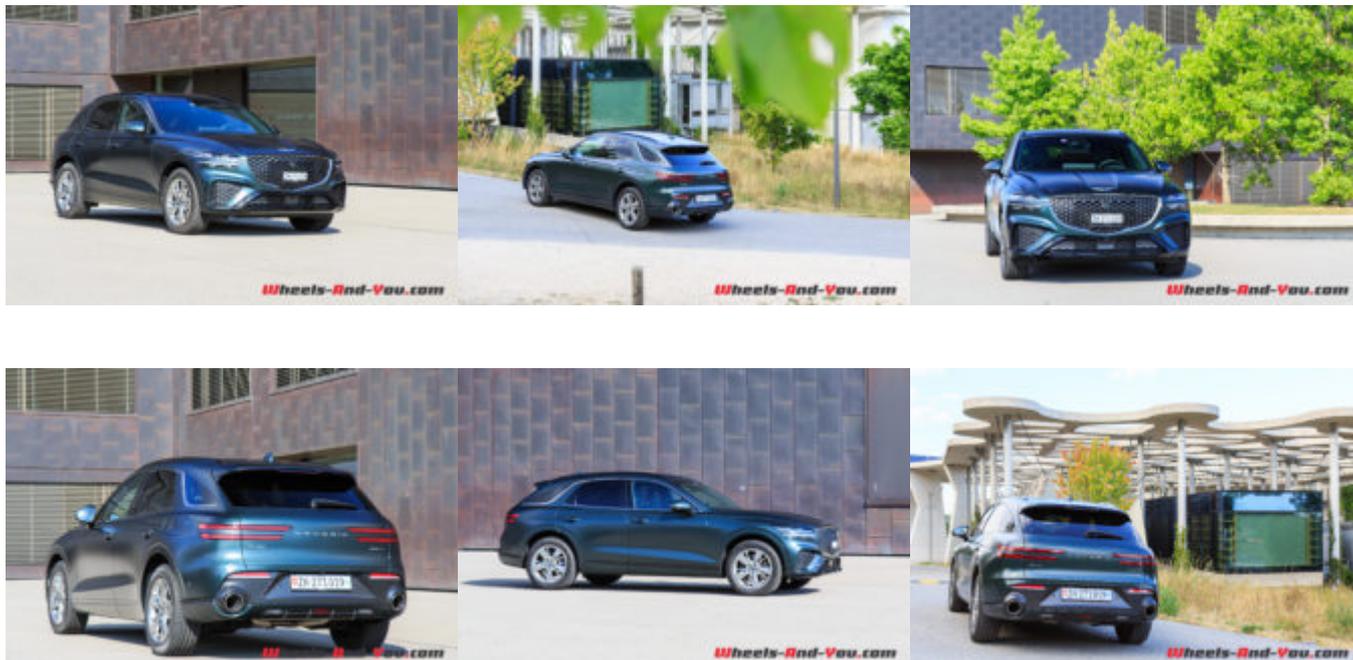
Verdict

Curieux de découvrir ce nouveau venu dans le segment très en vogue des SUV, je ne suis pas déçu de cette rencontre avec le Genesis GV70. Certes j'aspire personnellement à un peu de plus sportivité dans le comportement d'une voiture, mais il faut reconnaître qu'au vu de la circulation actuelle, ce n'est pas vraiment utile. A l'inverse, un tel niveau de confort permet de rendre les déplacements nettement moins contraignants et fatigants.

Autre atout majeur de ce GV70, c'est son tarif. Bien évidemment, en démarrant à un peu plus de CHF 60'000.- pour la finition Sport Line (CHF 62'140.-), et en dessous pour le modèle de base (CHF 58'590.-), cela reste un produit qui se place sur les marchés supérieurs. Mais au vue de l'équipement proposé de série et de la possibilité de le barder d'options sans devoir hypothéquer son logement ou vendre un rein, le rapport qualité/prix/prestations proposé est tout simplement imbattable pour celui ou celle qui recherche un tel agrément de conduite et ce niveau de finition.

Reste le fait que le badge ne fera pas le même effet que la concurrence allemande, facteur toujours important pour bon nombre de personnes, et c'est là que ça sera difficile pour Genesis de venir bousculer le marché en raflant un maximum de clients. Mais qui sait, peut-être que les gens finiront par se rendre compte... Surtout grâce aux prestations comprises comme par exemple une prise en charge de votre voiture chez vous pour le service, avec mise à disposition d'un

véhicule de remplacement. Clairement, avec une Genesis, vous n'irez jamais au garage, car c'est la marque qui se charge de venir à vous afin de vous simplifier la vie.



Prix et options - Genesis GV70 2.5T 8AT AWD Sport Line

Prix de base : CHF 62'140.-

Couleur extérieure matte « Brunswick Green » : CHF 1'390.-

Pack innovation : CHF 5'160.-

(Aide au stationnement arrière avec freinage automatique (Reverse PCA), Feux avant doubles LED (croisement et route) adaptatifs, Instruments de bord sur écran 3D TFT 12,3 pouces, Affichage tête haute, Freinage d'urgence autonome avec fonction intersection (FCA-JX), Assistance active au stationnement à distance (RSPA), Capteur de stationnement avant • Caméra 360° (Surround View Monitor), Capteur d'occupation de sièges arrière avec avertissement sonore, Moniteur angle mort (BVM), Assistance active à la conduite sur autoroute (HDA II), Chargeur de téléphone sans fil)

Pack sièges confort : CHF 1'810.-

(Siège Ergo-motion pour le conducteur (avec fonction massage), Soutien lombaire réglable électroniquement pour le passager, Rallonge de siège à déploiement électrique (conducteur), Dispositif de réglage pour les coussins latéraux, les coussins d'assise et le dossier (conducteur), Système de maintien à air pour le

conducteur sur l'assise et le coussin latéral, Sièges ventilés (à l'avant),
Commande tactile électrique pour le réglage du siège)

Pack sièges en cuir Nappa : 3'390.-

(Sièges en cuir Nappa, Ciel de pavillon en cuir velours, Colonnes A/B/C en cuir velours, Pare-soleil en cuir velours (conducteur et passager))

Système audio Lexicon : CHF 970.-

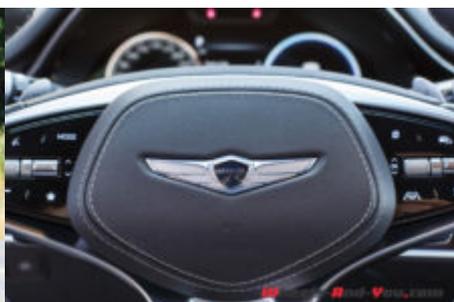
e-LSD (Différentiel à blocage électronique) : CHF 550.-

Prix TOTAL : CHF 75'410.-



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

Nos remerciements à Genesis Motor Switzerland AG pour le prêt de ce Genesis GV70 2.5T.



A lire aussi

Évènement - Genesis débarque en Suisse

Évènement - Hyundai lance sa marque premium "Genesis"



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com