Essai – Hyundai Genesis Coupé : L’esprit GT à prix cassé !

Remodelée en 2013, la Genesis Coupé revient sur nos terres par le biais d’une importation quasi confidentielle de 50 unités seulement, les véhicules suivant faisant l’objet de commandes spéciales. Le marché suisse est-il prêt à accueillir une GT offrant 4 places et près de 350 CV pour CHF 45’000.- ? Essai.

- 6 cylindres en V, 3’778 cm^3
- 347 CV à 6’400 t/min
- 400 Nm à 5’300 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 260 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.9 sec.
- Poids : 1’697 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’630 x 1’865 x 1’385
- Conso. mesurée : 12.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 235 g/km (G)
- dès CHF 44’900.-, modèle essayé: CHF 48’600.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

A l'extérieur

Nul doute que j'étais impatient de découvrir le fleuron de la marque coréenne en termes de performances. Car il s'agit bien de la version équipée du V6 3.8 qui m'attend, dans un gris anthracite qui lui sied à ravir.

A l'observer de l'extérieur, c'est avant tout son côté sportif que l'on retient. Sur ce point, les designers ont su mettre enfin en valeur une plastique qui demeurait trop sage sur la version précédente. Grâce à son lifting, la Genesis Coupé affiche une vraie personnalité que l'on ne croise pas tous les jours sur nos routes.

Ainsi, le nouveau millésime se voit doté d'une face avant complètement revue, avec de nouveaux phares et une nouvelle calandre présentant un air de famille avec la Veloster. Les normes l'obligeant, les anciens feux antibrouillard ont laissé leur place à de nouveaux blocs coiffés de LEDs servant d'éclairage diurne. Pour dégager encore plus d'agressivité, le capot reçoit deux entrées d'air factices. A l'arrière seul l'intérieur des feux a été redessiné et le joli spoiler qui était avant en option est maintenant de série.

Seul bémol, les jantes en alu de 18'' paraissent un peu petites face aux dimensions généreuses et à l'ambition de GT revendiquée par la bête. La documentation ne faisant état que de jantes 19'' montées en série, il est à n'en pas douter que notre exemplaire de presse a rétrogradé d'une pointure pour l'hiver…

A l'intérieur

Je m'enfile avec impatience à l'intérieur, où le constat s'avère moins élogieux. Certes, en considérant le prix de l'auto, on ne peut pas exiger une qualité de fabrication parfaite. Ainsi plusieurs plastiques durs sont présents à des endroits visibles, comme c'est le cas de la coiffe des compteurs. Mais ce qui me frappe le plus, c'est que certains éléments semblent dater, à l'image de la console centrale supérieure qui, même sur cette version toutes options, ne présente pas d'écran couleur, encore moins de GPS.

Pourtant l'équipement de série est généreux et il n'y a que deux options : la boîte automatique à 8 rapports et la peinture métallisée. Le reste est compris dans le

prix de base et se compose principalement de : phares au xénon, différentiel autobloquant, système d'accès sans clé avec bouton Start/Stop, sièges chauffants, aide au parcage avant/arrière, tempomat et sonorisation Infinity avec connexion Bluetooth et commande vocale. Mais curieusement, la climatisation n'est pas bi-zone et il n'y a ni GPS, ni détecteur de pluie pour essuie-glaces ni volant chauffant ni toit ouvrant en option…

Tout comme le reste de l'éclairage de la console, les compteurs sont éclairés dans joli bleu incitant plus à la sagesse qu'aux excès. L'ordinateur de bord est trop simpliste et ses touches sont situées à côté des compteurs ce qui n'est pas pratique. Pour remonter le ton, le plastique de la console centrale, imitation d'alu brossé aux reflets dorés, assure une bonne présentation, tout comme le revêtement moussé du tableau de bord aux coutures apparentes. Le principal détail de sportivité réside dans les trois petits manomètres placés sur la console centrale et qui permettent aux passagers de voir en direct le pourcentage d'accélération, le couple délivré ainsi que la température d'huile. Les sièges en cuir présentent un dessin assez enveloppant mais leur surface n'est pas assez adhérente. De nuit, on ne manquera pas de remarquer l'inscription Genesis éclairée en bleu sur les seuils de portières, ça claque !

Au niveau habitabilité, comme souvent sur les coupés, la place abonde à l'avant. Les places arrière sont peu pratiques tant au niveau de l'accès que de l'espace disponible en hauteur ; cela dit deux adultes pourront y prendre place pour de courts trajets. Le coffre offre un grand volume de 332 litres et grâce à un levier situé dans la malle il est possible de rabattre les sièges arrière.

Sous le capot

Un bref appui sur la touche Start suffit à mettre en émois la pièce maitresse de cette voiture : un 6 cylindres en V de 3.8 litres affichant 347 CV à 6'400 t/min pour 400 Nm de couple. Il s'agit du même bloc que sur la version précédente (303 CV), mais ayant été retravaillé pour gagner 44 CV.

Au niveau consommation, il est regrettable que Hyundai n'ait pas implanté de Start/Stop automatique, car cela aurait permis d'économiser beaucoup de carburant en ville, où j'ai relevé une moyenne de 18 l./100 km. En même temps, rien n'empêche d'arrêter soi-même le moteur au moyen du bouton. Sur autoroute,

on pourra se fixer comme challenge de descendre sous les 9 l./100 km, alors que sur un parcours mixte j'ai relevé une moyenne de 12.6 l./100 km tout en me gratifiant de quelques accélérations, quand même ! En tenant compte du poids qu'il a à mouvoir et de sa cylindrée, ce moteur n'est pas particulièrement gourmand.

Au volant

Nul besoin de pousser l'auto dans ses retranchements pour goûter à l'onctuosité et l'agrément fourni par ce moteur. L'échappement a été étudié pour fournir un son parfait mettant bien en valeur le relief du moteur et n'est jamais fatiguant car dépourvu de résonance. A bas régime, le son est très rauque et l'on croirait un V8, alors que dès 4'000 t/min, il devient plus musical, ce jusqu'au rupteur (6'800 t/min). Bien que très coupleux en bas, les montées en régime sont excellentes et le moteur donne l'impression d'avoir autant de plaisir que son conducteur à approcher la zone rouge !

Du très bon travail, mais qui est gâché ici par l'adjonction de la boîte automatique. Si celle-ci fait bien son job en mode Drive, il n'en est pas de même dès qu'on décide de reprendre la main. Quel que soit le rapport et le régime, dès qu'on lève le pied, l'aiguille du compte-tours descend de 200 t/min, qu'il faut récupérer à chaque relance, ce qui se traduit systématiquement par un lag finalement comparable à ce que l'on a avec un moteur suralimenté. Un mode "sport" permettant de couper court à ce phénomène ainsi que d'accélérer les passages de rapports aurait été indispensable. En définitive, si vous n'êtes pas un grand adepte de la conduite tout automatique, je vous déconseille d'opter pour cette option qui alourdit inutilement la note et qui de par sa lenteur gâche le plaisir en conduite sportive. Relevons tout de même les deux avantages que cette transmission offre : dotée de 8 rapports contre 6 sur la boîte manuelle, cela permet à la fois d'avoir des rapports plus courts mais aussi d'économiser du carburant sur l'autoroute.

Le poids élevé pourrait faire craindre que la Genesis Coupé rechigne à se faire maltraiter, mais il n'en est rien. Sa direction, très ferme, fait merveille tant elle communique toutes les aspérités de la route. Dommage que le revêtement du volant, tout comme celui des sièges, soit trop lisse pour le tenir bien en main. Ses

étriers fixes à l'avant assurent de bons freinages et grâce à ses barres stabilisatrices de gros diamètre ainsi qu'à la barre anti-rapprochement, le roulis est présent mais limité compte tenu du poids. Les suspensions sont loin d'être dures et ne fatiguent jamais ses occupants et pour moi, c'est un bon compromis pour une auto aussi lourde, qui plus est avec son moteur placé à l'avant. Plus dures, elles trahiraient le poids de l'auto, qui se ferait presque oublier tant l'ensemble direction-freins-châssis est convaincant.

Sur route sèche, elle est prévenante et toute amorce de dérive sera rapidement coupée par l'ESP. Sur revêtement humide par contre, elle pourra se montrer piégeuse, tantôt sous-vireuse ou survireuse, et une fois la dérive du train arrière entamée, l'ESP ne parviendra pas toujours à retenir son inertie et contre-braquer sera alors de rigueur. Et pour peu que l'on désire s'adonner à ce petit jeu, il suffit de déconnecter le contrôle de traction et l'ESP. Comme la plupart des propulsions à moteur avant, elle se livre alors volontiers au drift et est aidée par un différentiel autobloquant Torsen, dont l'action progressive est transparente aux yeux du conducteur.

Verdict

A défaut d'être hyper efficace, la Genesis Coupé s'est montrée attachante et intéressante à conduire, encaissant sans problème les ardeurs de son conducteur et l'invitant même à quelques glissades. Volontaire à tous les régimes, le moteur gratifiera sans cesse son conducteur d'une sonorité aux accents de V8 tout en offrant un excellent agrément de conduite, ce même à faible allure. La seule chose qui ne me fera pas la regretter au moment de la rendre fut cette boîte automatique. Certes, quelques détails d'ergonomie et de qualité de fabrication m'agacent également, mais ai-je vraiment le droit de m'en plaindre au vu du prix ?

Affichée à CHF 44'200.- avec son gros V6, la Genesis est une GT coréenne à la philosophie américaine. Est-elle trop bon marché pour convaincre sur nos terres ? Car en Suisse, ceux qui ne rechignent pas à une consommation si élevée ont souvent les moyens de s'offrir une auto plus couteuse et à l'image de marque plus étoffée.

A l'instar de ses cousines américaines importées au compte-goutte chez nous, la

Genesis Coupé se veut une auto aussi exclusive qu'accessible à l'achat puisqu'elle vous offre la garantie que vous ne la croiserez pas à tous les coins de rue ! A vous de choisir.

Prix et options – Hyundai Genesis Coupé 3.8 V6 GDi

Prix de base : CHF 44'900.-

Transmission automatique 8 rapports : CHF 2'800.-

Peinture métalisée : CHF 900.-

Prix TOTAL : CHF 48'600.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de cette Hyundai Genesis Coupé 3.8 V6 GDi.

A lire aussi

Essai – Hyundai Santa Fe : Il vise la cour des grands… en a-t-il les arguments ?

Essai – Hyundai Veloster Turbo : Le grand méchant look

Essai – Hyundai i30 Wagon 1.6 CRDi : Gangnam Style

Présentation – Hyundai Intrado

Nouveauté – Hyundai ix35

Nouveauté – Hyundai i10

Nouveauté – Hyundai Genesis Coupe MY2013

Nouveauté – Hyundai Grand Santa Fe

Nouveauté – Hyundai i30 3 portes

Présentation – Hyundai HCD-14 Genesis

Nouveauté – Hyundai Veloster Turbo

Nouveauté – Hyundai Santa Fe

Nouveauté – Hyundai i40 Sedan

Genève 2012 – Hyundai i30 Wagon

Genève 2012 – Hyundai i20

Nouveauté – Hyundai i30

Nouveauté – Hyundai Genesis Coupé

ZH 598 296

GENESIS
Coupe

3.8

ZH·598296
W.A.Y.

SRS AIRBAG
W.A.Y.

12:23
W.A.Y.

FM2
12:00
ST AF
Varied
ROUGE FM
106.50
22.0℃ A/C
FM/AM
DISP
TA
AST
CD
MEDIA
INFO
SEEK TRACK
PTY FOLDER
LOAD

SEEK TRACK
CD
MEDIA
INFO
PTY FOLDER
ACCEL
TORQUE
N.m
OIL TEMP
TEMP
AUTO
OFF
MODE
A/C
GENESIS Coupe
Clean Air

GENESIS Coupe
Clean Air
AUX iPod USB
W.A.Y.

GDi

ZH·598 296
W.A.Y.

ZH·598296
W.A.Y.

ZH 598 296
W.A.Y.

ZH 598 296
W.A.Y.

ZH·598 296
W.A.Y.

GENESIS
ZH

ZH·598 296

ZH·598 296
W.A.Y.

12:10
W.A.Y.

12:24
22.0℃ A/C
OUTSIDE
8℃
CLEAN AIR
FM/AM
DISP
TA
AST
CD
SETUP
MEDIA
INFO
SEEK TRACK
PTY FOLDER
ENGINE START STOP
ACCEL
TORQUE
OIL TEMP
AUTO
OFF
MODE
A/C
GENESIS
Clean Air
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GENESIS
3.8
ZH·598296
W.A.Y.

ZH·598296
W.A.Y.

ZH 598 296

ZH·598 296