Essai – Hyundai Veloster Turbo : Le grand méchant look

Après être revenu courant 2011 dans le segment des coupés sportifs avec un concept de véhicule entièrement nouveau, le Veloster, Hyundai propose aujourd'hui une version survitaminée équipée d'un turbocompresseur, tout simplement nommée : Veloster Turbo. Compte-rendu d'essai.

- 4 cylindres turbo, 1'591 cm^3
- 186 CV à 5'500 t/min
- 265 Nm de 1'500 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 214 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.4 sec.
- Poids : 1'388 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'250 x 1'805 x 1'399
- Conso. mesurée : 8.7 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 157 g/km (E)
- dès CHF 31'390.-, modèle essayé: CHF 33'580.-

Texte : Julien Monnay / Photos : Steve Waelti

C'est au volant de cette version turbocompressée que nous vous emmenons

découvrir ce nouveau type de coupé style hatchback, avec sa disposition des portières asymétrique « 1+2 », une grande portière étant destinée au conducteur alors que sur le côté passager, ce sont deux portières qui faciliteront l'accès aux passagers.

Prenez-place par une des trois portes, attachez votre ceinture et si le ramage correspond au plumage, accrochez-vous, car cette balade s'annonce sportive.

A l'extérieur

Le design athlétique confère au Veloster une apparence musclée, grâce aux voies élargies et des porte-à-faux réduits. Sa ligne de toit allongée se termine par un hayon largement vitré avec sa lunette arrière en deux parties, permettant une bonne visibilité et un chargement facile du coffre pour un coupé.

Le concept innovant de disposition des portières « 1+2 » du Veloster s'affirme comme un véritable coupé de type hatchback. La troisième porte s'intègre parfaitement au dessin d'ensemble avec sa poignée cachée dans la partie supérieure de la surface vitrée de la porte et l'arête au dessin égal des deux côtés. La combinaison de l'entourage des vitres de couleur noire et la teinte de notre voiture d'essai, le bleu « Océan » ainsi que le dessin ascendant vers l'arrière renforce le côté dynamique de ce coupé sportif.

Par rapport à la version de base, le Veloster Turbo affiche clairement ses ambitions. La face avant adopte un look agressif avec le design des pare-chocs, de la calandre hexagonale et des antibrouillards. Le dessin et la découpe des feux avant est pour le moins acérée alors que l'arrière se pare de blocs optiques nouvellement formés, d'un becquet plus imposant et de deux sorties échappement rondes de grand diamètre en position centrale en-dessus d'un imposant diffuseur. Des lance-roquettes !

Le capot moteur contient une ouverture circulaire visible dans sa partie arrière avec deux fentes d'aération disposées de façon symétrique. Ces modifications de la carrosserie se répercutent dans des dimensions extérieures agrandies : avec 4,25 m, le Veloster Turbo a gagné 30 mm en longueur et, avec 1,805 m, il est également plus large de 15 mm que la version normale. La hauteur (1,399 mm) et l'empattement (2,650 mm) restent inchangés. Les passages de roue soulignent la

forme des jantes alu de 18 pouces au look très réussi.

A l'intérieur

En ouvrant la porte de notre petite Coréenne, nous nous retrouvons nez à nez avec un siège cuir noir ergonomique arborant le logo « Turbo » qui assure un bon maintien latéral tout en demeurant confortable. La planche de bord aux lignes élancées avec des arêtes incurvées, toute de noir vêtue, est du plus bel effet avec une qualité au toucher correcte. Les bouches d'aération arborent un look chrome foncé qui se marie idéalement avec la couleur noire de l'ensemble. La console centrale englobe le levier de vitesses et, en-dessus, placé sur le tableau de bord, le bouton du système Start-Stop pour le démarrage et la coupure du moteur. La partie centrale du tableau de bord accueille un écran couleur de 7 pouces intégrant le système de navigation, la caméra de recul et le système Audio/Multimédia. Le bloc ventilation/climatisation est lui situé en-dessous de l'écran est très facile d'utilisation avec un design moderne et fonctionnel.

Petit bémol dans cet habitacle que je trouve très réussi, des poignées plastiques gris de grand format sur les portières et entourant la console centrale font vraiment « cheap » et péjorent l'atmosphère générale.

Le toit panoramique offre une excellente luminosité également aidé par la grande partie vitrée du hayon arrière qui débute déjà sur le toit.

Le bloc compteurs est très lumineux et sportif avec un fond bleu en totale adéquation avec la teinte bleu « Océan » de notre voiture d'essai. Les chiffres des compteurs, qui sont placés en profondeur, sont d'une couleur blanche assez violente qui devrait nous aider à ne pas dépasser les limitations… Un petit écran bleu est placé au centre des deux compteurs affichant les jauges du niveau d'essence et de la température d'eau.

Les places arrière, pouvant accueillir deux adultes correctement installés, sont donc accessibles uniquement par la portière du côté passager Le Veloster propose une banquette arrière avec uniquement deux assises, séparées par un porte-gobelets intégré pour le moins inesthétique et peu pratique. Le volume du coffre propose une capacité de charge généreuse pour cette catégorie de voitures : 320 litres (portés à 1'015 litres une fois les dossiers des sièges rabattus).

L’ouverture du hayon arrière, entamant largement le toit, libère de l’espace en hauteur qui facilite l’accessibilité au coffre peu pratique par l’étroitesse de son ouverture et de son seuil de chargement plutôt haut.

Sous le capot

Pour animer notre petite sportive au look tapageur, Hyundai a greffé un turbocompresseur à son moteur quatre cylindres 1.6 GDI à injection directe qui délivre 186 CV à 5’500 t/min et un couple maximal de 265 Nm. Grâce au turbocompresseur à deux étages Twinscroll, ce couple maximal est déjà disponible à partir de 1’500 t/min et reste inchangé jusqu’à 4’500 t/min. Dommage que cela s’essouffle après 4’500 t/min, car la réactivité du moteur est bluffante pour une voiture qui pèse tout de même près de 1’400 kg. En conduite normale, le moteur a un couple suffisant et permet d’être constamment dans la plage d’utilisation idéale, et sur chaussée humide, il est difficile de passer la puissance au sol.

Du côté de la consommation, j’ai réalisé une moyenne de 8.7 litres au 100 km avec principalement des trajets urbains et de petites routes sinueuses idéales à la conduite sportive de notre Coréenne. En ayant parcouru plus de kilomètres autoroutiers, ma moyenne de cet essai serait certainement largement descendue en-dessous des 7 litres, ce qui est tout à fait correct pour ce type de voiture, peu réputée pour être des chameaux…Notre voiture de test est équipée de la boîte manuelle à 6 rapports, avec un débattement plutôt court tout comme son étagement, ce qui n’est pas pour me déplaire, mais malheureusement, la course du levier manque de précision. Il est également possible d’opter pour une boîte automatique à 6 rapports disposant des palettes au volant.

En matière de sécurité active, Hyundai a équipé son Veloster Turbo de tout un attirail de systèmes d’assistance. On y relève, entre autres, l’ABS avec la répartition électronique de la force de freinage EBD, le programme de stabilisation électronique ESP, le gestionnaire de la stabilité du véhicule VSM avec correction au volant, le système de surveillance de la pression des pneus TPMS et les phares de jour LED. Pour ce qui est de la sécurité passive, six airbags ainsi que le système d’ancrage ISOFIX sont montés de série.

Au volant

La position de conduite ayant vite été trouvée, avec une assise au ras du sol plutôt typée sport et toutes les commandes tombent bien sous la main, que ce soit le volant, le levier de vitesse, les commodos, il me reste plus qu'à appuyer sur le bouton Start/Stop. Le moteur s'ébroue discrètement mais dès que l'envie d'accélérer se fait sentir, le son change radicalement avec un feulement traversant l'échappement pour s'évacuer par l'échappement.

Les commandes sont faciles et légères, voire trop légère pour la direction. Le moteur est agréable et puissant mais manque de punch dans les tours en mode « attaque » et le temps de réponse de la pédale d'accélérateur électronique est interminable. Le châssis, malgré son tarage de suspension typé sport, a de la peine à suivre lorsque la cavalerie se met en marche et le train avant manque cruellement de précision mais dans l'ensemble, ce Veloster Turbo est très agréable à conduire que ce soit en conduite normale ou sportive. Mais la condition sine qua non pour une bonne conduite de cette auto, que la chaussée soit sèche ! En effet, dès qu'elle devient humide, il est impossibe de passer les chevaux au sol sans patinage et le train avant est incapable de rentrer dans la courbe à l'endroit prévu.

Par contre, le châssis a une faible prise de roulis sans être inconfortable ce qui n'est pas pour me déplaire mais la faiblesse vient du côté de la direction qui subit les défauts du train avant avec des remontées d'informations floues et un effet de couple très présents. Les freins quant à eux sont inépuisables et permettent de se faire plaisir sans trop s'en soucier.

Verdict

Cette Hyundai Veloster Turbo est pour moi une des voitures les plus originales stylistiquement de la production actuelle, une originalité rarement présente dans des voitures de petite catégorie. Quel plaisir de regarder certains détails comme la découpe des phares avant, le travail de design du hayon arrière, la planche de bord et la carrosserie avec son look bodybuildé.

Mais voilà, ce Veloster au look que je qualifierai de bestial m'a tout de même laissé sur ma faim d'un point de vue des performances ; il faut avouer qu'en la

regardant on est en droit de s'attendre à quelque chose d'ultra sportif mais rouler en Veloster Turbo, c'est rouler avec une voiture originale, différente de la production habituelle mais pas au volant d'une sportive pure et dure comme nous proposent les constructeurs français par exemple, mais sans le look… Dommage car l'équipement et la qualité de fabrication sont de très bonne facture pour une voiture de cette gamme de prix. Il lui manque juste un train avant digne de ce nom et une poignée de chevaux à hauts régimes.

Et niveau prix, combien va falloir débourser pour acquérir ce modèle original ?

Pour CHF 31'390.-, le Veloster Turbo est équipé de série de l'ensemble des packs (intérieur cuir, siège chauffant à réglage électrique, système d'accès sans clé avec bouton Start/Stop, GPS avec écran couleur de 7'' et caméra de recul, etc…). Les seules options disponibles sont la boîte automatique 6 vitesses avec palettes au volant pour CHF 1'600.-, le toit panoramique pour CHF 1'500.- et les choix de peinture (métallisée ou Mica pour CHF 690.- et même mate pour CHF 990.-). La proposition du constructeur coréen de proposer une peinture mate à son catalogue, convient tout à fait à ce véhicule. Ce type de peinture allant à merveille avec les lignes du Veloster.

Comme l'ensemble de la gamme de chez Hyundai, ce Veloster Turbo est vendu avec une garantie d'usine de 5 ans sans limitation du kilométrage (possibilité de prolonger la couverture jusqu'à 7 ans) et le service de dépannage 24h sur 24h en Europe.

Prix et options – Hyundai Veloster Turbo

Prix de base : CHF 31'390.-

Peinture Mica "Blue Ocean" : CHF 690.-

Toit panoramique : CHF 1'500.-

Prix TOTAL : CHF 33'580.-

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

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de cette Hyundai Veloster Turbo.

A lire aussi

Essai – Hyundai i30 Wagon 1.6 CRDi : Gangnam Style

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

3
2
ZH 161039
W.A.Y.

3
2
ZH 161039
W.A.Y.

Veloster
Turbo
ZH·161039
W.A.V.

W.A.V.

Veloster
Turbo
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

Turbo
GDi
W.A.Y.

Velaster
ODO
8976km
x1000rpm
EPS
km/h
Door
Open

ZH 161039

ZH·161039
W.A.Y.

ZH·161039
W.A.Y.

ZH 161039
W.A.Y.

ZH 161039
W.A.Y.

90.10 MHz
12:06
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

Velostor
W.A.Y.

ZH 161 039
W.A.Y.

ZH 161 039
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·161039
W.A.Y.