

## EL NUEVO HYUNDAI GENESIS COUPE SE SUMA AL SELECTIVO GRUPO DE LOS DEPORTIVOS DE MÁS DE 300 CV

HYUNDAI MOTOR COMPANY ha presentado, con motivo del Salón del Automóvil de Nueva York, su **Génesis Coupé**, un deportivo diseñado para satisfacer los gustos de los más exigentes amantes de las altas prestaciones y que llegará a los mercados internacionales en la primavera de 2009.

El **Hyundai Génesis Coupé** es un auténtico "*pura raza*", por tanto, se trata de un deportivo de propulsión trasera. Se ofrecerá con dos motorizaciones claramente diferenciadas, ambas de gasolina y sumamente potentes. La versión básica monta un tetra-cilíndrico de dos litros sobrealimentado, cuya potencia se sitúa en 212 CV, mientras que la auténtica estrella de la gama será el V6 de 3.8 litros y construido enteramente en aluminio, en el que la potencia máxima asciende hasta los 306 CV.



El sistema de propulsión trasera montado en el Coupé es el mismo que se desarrolló originariamente para la berlina.

## Diseño



El **Génesis Coupé** fue mostrado por vez primera, como *concept car*, con motivo del Salón del Automóvil de Los Ángeles de 2007. Y como se puede comprobar en los resultados finales, las líneas maestras del *concept car* se han mantenido en la versión definitiva.



La imagen corresponde al Concept Car, presentado en 2007

*“En el caso del **Génesis Coupé**, la misión era crear un deportivo de elevadísimas prestaciones, cuyas líneas fueran capaces de cautivar a los entusiastas de este tipo de automóviles.*

*Con este automóvil, de agresivo corte se le contemple desde el ángulo que se le contemple, creemos haber alcanzado el objetivo” –Afirma Joel Piaskowski, Jefe de Diseño en el Centro de Diseño de Irvine (California).*

En el **Génesis Coupé** lo que más poderosamente llama la atención es su afilado perfil, de líneas sumamente suaves y armónicas. La línea de la cintura ascendente reafirma la deportividad del conjunto y permite garantizar una aerodinámica más efectiva. Los pasos de rueda sobredimensionados, se cierran en torno a unas llantas de gran diámetro –18” en la versión de serie y de 19” opcionalmente- y unos neumáticos de perfil bajo y ancha pisada.

### **Diseño interior**

En el diseño interior de un auténtico “pura sangre”, lo más importante es conseguir el mejor ambiente para el conductor. De esta manera, el salpicadero se orienta hacia él. El cuadro de mandos cuenta con dos relojes analógicos de generosas dimensiones para velocímetro y tacómetro, en tanto que un display nos muestra el resto de funciones básicas del automóvil.

Los asientos delanteros son de tipo bucket, ofreciendo una excepcional sujeción lateral, lo que evitará desplazamientos laterales del cuerpo cuando se practica una conducción deportiva. Según acabados, se podrá disponer de tapicerías en piel.

Entre otros refinamientos, el **Génesis Coupé** monta un equipo de sonido Infinity, asientos delanteros calefactados o botón de arranque –al más puro estilo de los coches de competición-.

### **Bastidor**



El Hyundai Génesis cuenta con un bastidor sumamente robusto y ligero, construido en acero de ultra alta tensión, ofreciendo mayor ligereza que la mayoría de sus rivales y una rigidez estructural muy superior ( en el caso del BMW E46 M3, la rigidez estructural es un 27% mayor). El reparto de pesos, 55/45% es muy equilibrado y se alcanza, en gran parte, por su sistema de propulsión trasera.

## Motores



Los clientes dispondrán de dos motores diferentes para elegir. En la cima de la gama se encuentra el V6 de 3.8 litros. Un propulsor que es un dechado de tecnología de vanguardia: motor enteramente construido en aluminio, con culatas de cuatro válvulas por cilindro, doble árbol de levas por bancada de cilindros y sistemas de admisión (VIS) y distribución (CVVT) variables. Con todo ello, la potencia máxima se eleva hasta los 310 CV y el par máximo alcanza los 356,5 Nm (36,3 mkg) de par máximo, lo que permite al **Génesis** acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 6 segundos.

La segunda opción es un tetracilíndrico de 2.0 litros sobrealimentado. Este motor está construido, también, enteramente en aluminio. Dotado de culata de cuatro válvulas por cilindro y el sistema de distribución variable (CVVT), rinde una potencia máxima de 223 CV y un par máximo de 294,2 Nm (30 mkg).

Para aplicar la potencia al suelo con precisión en ambos casos se dispone de diferencial de deslizamiento limitado.

## Cajas de cambios

Con ambos motores se ofrece, de serie, una caja de cambios manual de seis velocidades, sumamente precisa y de recorridos muy cortos para permitir una conducción realmente deportiva. Con el motor de 2.0 litros se ofrece opcionalmente una caja automática *shiftronic* de 5 relaciones, mientras que con el V6 de 3.8 litros la caja automática es también *shiftronic*, pero de 6 relaciones.

## Suspensión deportiva

El **Hyundai Génesis** monta una suspensión independiente de tipo MacPherson en las ruedas delanteras y multibrazo en las posteriores. En ambos ejes se dispone de barra estabilizadora, de 23 mm de diámetro en el delantero y de 18 mm en el trasero.



Suspensión delantera



Suspensión trasera

## **Dirección y frenos**

La dirección es de cremallera asistida, muy directa para permitir una conducción muy rápida y divertida.

Para garantizar una contundente frenada en las más extremas condiciones, la versión SE monta pinzas de cuatro pistones y discos autoventilados de 13,4" en las ruedas delanteras y de 13" en las traseras. En el resto de modelos, se montan discos de 12,6" autoventilados en las ruedas delanteras y de 12,4" en las traseras.

## **Líder en Seguridad**

El nuevo Hyundai Génesis se convertirá en referencia en lo que a seguridad respecta, tanto activa como pasiva.

En cuanto a seguridad pasiva, el bastidor cuenta con zonas de deformación programada en el frontal y la zaga y refuerzos en los laterales. Conductor y acompañante cuentan con airbags frontales, laterales y de cortinilla, así como reposacabezas activos. Los cinturones de las plazas delanteras están dotados de pretensores de fuerza limitada y los de las plazas traseras con el sistema LATCH, que permite una más sencilla y segura fijación de las sillas para niños.

En cuanto a seguridad activa, todas las versiones cuentan con un avanzado sistema antibloqueo de las ruedas, ABS, de cuatro canales con cuatro sensores que actúa conectado al sistema EBD –que se encarga de repartir la fuerza de la frenada entre ambos ejes en función al peso soportado por cada uno de ellos en cada momento-. El sistema cuenta, además con la asistencia en la frenada, que garantiza un esfuerzo máximo de los frenos cuando detecta un pisotón de pánico en el pedal.

Completa el equipamiento de seguridad de serie el ESC, el sistema de control de la estabilidad. Un dispositivo que según el Instituto de la Seguridad en Carretera Norteamericano, el IIHS, reduce hasta en un 56% el número de muertos en los accidentes sufridos por un solo vehículo (accidentes sin contrario).

El Hyundai génesis se comenzará a producir en la primavera de 2009.