

# Hyundai Getz 1.3 GLSi 5 p.



Un essai détaillé de  
Bruno Godaert



## La concurrence

|                                    |          |        |        |
|------------------------------------|----------|--------|--------|
| Citroën C3 1.4 SX                  | 12.000 € | 3 m 85 | 75 ch  |
| Daewoo Kalos 1.4 Class             | 11.545 € | 3 m 86 | 83 ch  |
| Daihatsu Sirion 1.3 SX             | 11.999 € | 3 m 68 | 101 ch |
| Fiat Punto II 1.2 16V Class        | 12.000 € | 3 m 84 | 80 ch  |
| Ford Fiesta 1.3i Ambiente          | 11.700 € | 3 m 92 | 70 ch  |
| Opel Corsa 1.2 16V Comfort         | 11.550 € | 3 m 82 | 75 ch  |
| Peugeot 206 1.4 XR 5 p.            | 12.060 € | 3 m 84 | 75 ch  |
| Renault Clio II 1.2 16V Expression | 11.700 € | 3 m 78 | 75 ch  |
| Seat Ibiza 1.4 Comfort             | 11.916 € | 3 m 96 | 75 ch  |
| Toyota Yaris 1.3 VVT-i             | 11.900 € | 3 m 63 | 86 ch  |

## La fiche technique

|                |                              |
|----------------|------------------------------|
| Longueur       | 3 m 81                       |
| Largeur        | 1 m 67                       |
| Hauteur        | 1 m 49                       |
| Empattement    | 2 m 46                       |
| Poids          | 1.047 kg                     |
| Coffre         | 312/977 dm <sup>3</sup>      |
| Pneus          | 175/65 R14                   |
| Réservoir      | 45 l                         |
| Moteur         | 4 cyl. en ligne EURO IV      |
| Cylindrée      | 1341 cm <sup>3</sup>         |
| Puissance      | 82 ch (60 kW) à 5.500 tr/min |
| Couple         | 117 Nm à 3.200 tr/min        |
| Transmission   | AVT                          |
| Alésage-course | 71,5 x 83,5 mm               |

## A l'arrêt



Elle a une bonne bouille, la petite Getz. Sans pour cela déborder d'originalité : en fait, elle se fond dans le paysage automobile actuel sans susciter de remous. L'intérieur, qui fait encore trop plastique, est particulièrement bien agencé, l'habitacle n'est pas hostile aux grands gabarits et le coffre est généreux. Il y a quelques lacunes d'équipement surprenantes : comme l'airco (annoncé pour 2003) et surtout le toit ouvrant.

## FURIEUSEMENT

### Isabelle, où est ta victoire ?

Nous avons rencontré M<sup>me</sup> Durant en début de mandat. A priori, elle nous avait laissé une impression plutôt favorable. Son discours, à l'époque, tenait en deux mots : la sécurité routière, oui, mais en tentant d'abord d'appliquer les lois existantes. Pas question d'alourdir l'arsenal législatif par des lois inappliquées. Alors qu'elle arrive en fin de mandat (et que bien peu d'automobilistes apparemment voudraient la revoir au poste qu'elle occupe actuellement), que penser de ses actions ? D'abord, qu'elle n'a pas failli à la tradition maison : traduisez, l'irrésistible envie qui prend tout ministre des Transports de laisser son empreinte dans l'histoire par une série de mesures éminemment contraignantes. Au lieu de simplifier le code de la route, on le complique singulièrement. Avoir des infractions graves de trois degrés (en plus des infractions... simples) relève de la douce folie. Voire de l'obsession lorsque l'on y inclut l'utilisation du GSM au volant. Et ceux qui fument ? Qui mangent ? Qui éternuent ? Qui règlent leur autoradio ou la climatisation : tout dépend de la personne qui conduit et de l'auto que l'on utilise... Eriger une seule manipulation en faute grave n'a, en soi, aucun sens. Mais bon... l'IBSR a au moins obtenu cela de notre naïve Isabelle. Par contre – et cela nous semble très positif –, on ne parle plus du tout du permis à points ! Pourtant, les écolos flamands y tenaient comme à la prune de leurs yeux. Si cette loi était enterrée, ce serait la victoire d'Isabelle ! Pas négligeable...

Bruno Godaert

## La marque

Ambitieux, le constructeur coréen ! Même au pire de la tourmente, Hyundai n'a jamais cessé de développer de nouveaux modèles pour l'avenir. Résultat : nous assistons à présent à un véritable déferlement de véhicules divers dans toutes les catégories possibles, de la mini (Atos) aux gros 4 x 4 (Terracan). Avec la Getz, l'on s'attaque à un segment particulièrement encombré.

## Le modèle

Un simple coup d'œil à notre liste de concurrentes est édifiant : c'est la bousculade au portillon chez les petites polyvalentes. Et encore, nous avons dû faire une sélection. Face à toutes ces valeurs bien établies, la Getz n'arrive pas désarmée : son style et sa technologie ont été clairement définis en fonction des goûts européens.

## Les versions

Pas question de se faire recaler pour une bête question de carrosserie ou de motorisation. L'acheteur a le choix : 3 ou 5 portes (différence de prix : 400 €) et trois moteurs essence, du 1,1 l 63 ch au 1,6 l 105 ch en passant par le 1,3 l essayé : de 8.899 € à 13.599 €. En attendant le 1,5 l CRDi diesel de 80 ch, indispensable pour faire du volume par ici...



## L'équipement

|                                          |                |
|------------------------------------------|----------------|
| ABS + EBD                                | série          |
| Airbags frontaux + latéraux              | série          |
| Banquette AR rabattable (60/40)          | série          |
| Boîte automatique                        | 900 €          |
| Climatiseur                              | non disponible |
| Colonne de direction réglable en hauteur | série          |
| Essuie-glace AR                          | série          |
| Volant cuir                              | série          |
| Jantes en alliage                        | 528 €          |
| Lève-vitres électriques AVT/AR           | série          |
| Ordinateur de bord                       | série          |
| Peinture métallisée                      | 250 €          |
| Peinture mica                            | 350 €          |
| Projecteurs antibrouillard               | série          |
| Rétroviseurs électriques                 | série          |
| Sièges AV réglable en hauteur            | série          |
| Support lombaire réglable                | série          |
| Roue de secours normale                  | non disponible |
| Système antivol à immobilizer            | série          |
| Télécommande                             | 238 €          |
| Toit ouvrant                             | non disponible |
| Attache remorque                         | 258 €          |
| Radio CD                                 | série          |

## Les chiffres

|                      |                        |                        |          |
|----------------------|------------------------|------------------------|----------|
| Vitesse maximale     | 163 km/h               | Consommation sur route | 5,2 l    |
| De 0 à 100 km/h      | 11,5 s                 | Consommation mixte     | 6,2 l    |
| Km départ arrêté     | 33,5 s                 | Prix achat             | 11.799 € |
| Garantie             | 3 ans, kilom. illimité | Taxe circulation       | 142,96 € |
| Consommation urbaine | 8 l                    | Taxe mise en circul.   | 61,97 €  |



## Sur la route



La puissance tirée du 1.3 se situe dans la bonne moyenne et les performances sont d'un niveau identique. Attention sous la pluie : les pneumatiques *cirent* dès que l'on accélère un peu. Il n'y a ni antipatinage ni ESP, mais cela n'empêche pas l'auto d'avoir un comportement très sain dans l'ensemble. Le confort est très acceptable et l'insonorisation itou.

## Porte-monnaie



Commençons par le prix d'achat : attrayant pour la version de base – du moins sur papier –, il est déjà beaucoup plus coquet en ce qui concerne la 1,3 l, plus correctement équipée, il est vrai. N'empêche : nombre d'européennes font aussi bien. Au niveau de la consommation, la Getz ne bat aucun record : l'ordinateur de bord était là pour nous le rappeler (largement plus de 8 litres en moyenne).

Prochain essai :  
Ford Fiesta 1.4 TDCi

## Le bilan

Evidemment, on est loin des premières Pony. A tout point de vue, d'ailleurs. A commencer par le prix. La Getz se profile comme une voiture parfaitement intégrée à notre marché, et se pose sans la moindre fausse honte en challenger possible de voitures populaires à la réputation solidement établie. En réalité, son heure de gloire pourrait bien sonner dès que les concessions *multimarques* se généraliseront, gommant ainsi le handicap d'un réseau méconnu.