Suzuki Jimny

Héritier d'une longue lignée

Si 2018 aura été une année très importante pour Suzuki, ce n'est pas uniquement en raison des bons résultats commerciaux de la marque. C'est aussi – nous avons envie de dire "surtout" – sur le plan émotionnel que tout le personnel de l'entreprise retiendra cette année. Car elle fut marquée par le lancement de la nouvelle génération d'un véhicule très cher à notre cœur: le Jimny.

Le lancement du Jimny, c'est un peu comme le passage d'une comète: ça n'arrive pas tous les jours. La dernière fois que cela s'était produit, c'était il y a 20 ans. Et avant cela… Non, plutôt que de vous citer les dates de lancement des Jimny, permettez-nous plutôt de vous raconter son histoire par le détail. A notre avis, celui qui s'est fait une place au Panthéon des légendes du 4x4 le mérite bien, vous serez certainement d'accord.

Hope

Il y a bien longtemps, un cliché très répandu dans le monde occidental disait que l'industrie automobile japonaise se contentait de copier ce que faisaient les Américains et les Européens. C'était faux. Ou c'était peut-être un peu vrai, mais nous dirions plutôt que les Japonais ne copiaient pas: ils miniaturisaient. Très tôt en effet, les constructeurs japonais se sont posés en spécialistes des mini-voitures, et Suzuki ne faisait pas exception.

Durant les années 40, apparaît un nouveau type de véhicule, plutôt rudimentaire et capable de s'aventurer en terrain très inhospitalier. Cette invention est américaine, elle se nomme Jeep. Sans nul doute, ces copieurs de Japonais n'allaient pas tarder à "inventer" une mini-Jeep. Et pourtant non. Pendant plus de 20 ans, aucun constructeur nippon ne s'intéressa à la formule.

A la fin des années 60, un constructeur y pense enfin: Hope Motor Company. En 1967 est présenté la HopeStar ON360, un véhicule très rustique, équipé de deux places, dépourvu de portières et animé par un petit moteur 359 cc deux-temps refroidi par air et, surtout, d'une transmission 4x4 très robuste. Vous l'avez donc compris, Suzuki n'a pas inventé le concept, mais perçoit immédiatement son potentiel et s'attelle à en acquérir les droits. En 1968, après n'avoir réussi qu'à écouler une quinzaine de véhicules, Hope accepte de céder ces droits à Suzuki, qui va transformer l'échec de son concurrent en belle histoire.

LJ10

Suzuki ne modifie que deux aspects du concept: la carrosserie, et le moteur de 21 ch, remplacé par un bloc "maison", dont toutes les caractéristiques étaient identiques mais développant la bagatelle de 25 ch. Ca prête à sourire, mais c'est d'un seul coup 20% de puissance en plus. Autre astuce, la roue de secours est placée derrière le siège conducteur plutôt qu'à l'arrière du véhicule. La longueur reste donc inférieure à 3 mètres, et le moteur cubant moins de 360 cc, le Suzuki LJ10, lancé en 1970 – après la Jeep, après le Land Rover, mais avant le Mercedes Classe G – se qualifie donc dans la catégorie des Kei Cars, avec les avantages fiscaux que cela représente. Grâce à cela, et parce que c'est la toute première Kei Car tout-terrain, le succès est immédiat. Le nom officiel du véhicule est donc LJ10, et même nous, nous ignorons exactement d'où est sorti le nom Jimny. Mais le fait est qu'il est apparu en même temps que le LJ10, et la légende était née.

A la conquête du monde

En 1972 arrive le LJ20, versions "upgradée" du LJ10, avec un moteur plus puissant, une possibilité de monter la roue de secours à l'arrière donc de disposer de deux places supplémentaires. C'est aussi le LJ20 qui sera pour la première fois décliné en conduite à gauche, et sera donc envoyé sur les marchés hors Japon.

Au fil des ans, le Jimny poursuit son évolution. Il devient SJ10 puis SJ20, ou LJ50 et LJ80 sur certains marchés. Il reçoit un moteur 3, puis 4 cylindres, passe du refroidissement à air au refroidissement liquide, passe de 2 à 4 temps, il atteint peu à peu les 800 cm³. Et surtout, il conquiert de plus en plus de marchés, où il fait connaître le nom de Suzuki. Vous comprenez maintenant pourquoi notre marque, qui a pourtant commencé par de minuscules voitures, est associée au 4x4 partout dans le monde au 4x4.

Samouraï

La seconde génération est lancée en 1981. Son nom de code est SJ30, son nom japonais est Jimny mais il portera des noms différents un peu partout dans le monde. Sierra, Potohar (Pakistan), Caribian (Thaïlande), (Indonésie), Holden Drover (Australie), Maruti Gypsy (Inde)… Chez nous, il porte un nom qui deviendra l'un les plus populaires que le marché européen ait connu: Suzuki Samouraï. Plus grand, plus robuste, plus civilisé, il est l'un des premiers 4x4 à attirer une clientèle assez jeune, et pas forcément portée sur la conduite tout-terrain. Le Samouraï devra cependant composer avec certains obstacles, notamment des droits de douane européens assez handicapants. La solution viendra d'Espagne, ou le constructeur Santana assemblera des Samouraï sous licence.

Le fait est que le Samouraï est le premier grand succès populaire de Suzuki en Europe, et c'est lui qui ouvrira la voie à nos voitures traditionnelles, comme la Swift et l'Alto.

Jimny

La troisième génération est lancée en 1998, et c'est avec elle que le public européen découvre vraiment (enfin!) le nom Jimny. Celui-ci rompt avec son prédécesseur en offrant un intérieur vraiment plus cossu (on se comprend) et des finitions soignées. Ses formes sont aussi plus modernes, plus douces, mais sont toujours le reflet d'une qualité dont le Jimny ne s'est jamais défait au fil des générations: des capacités de franchissement n'ayant rien à envier à celles de plus grand que lui.

Avec le recul, il semble bien que cette génération du Jimny avait trouvé le dosage idéal entre robustesse, authenticité et confort. Qu'est-ce qui nous permet de tirer cette conclusion? Sa longévité. Vous le savez, le Jimny 3 a été produit durant 20 ans, la plus longue carrière d'un Jimny, aussi l'une des plus longues de l'automobile moderne. Et nous avions le plaisir de vous le répéter chaque année dans ce dossier: sans la moindre publicité, nous vendions encore, rien qu'en Belgique, un millier de Jimny par an. A l'échelle européenne, il n'est repassé sous la barre des 20.000 unités par an qu'en 2018 et depuis, il oscillait entre 10.000 et 15.000 ventes annuelles. Le Jimny, c'est notre petit miracle automobile.

Bienvenu, petit

Aujourd'hui, nous accueillons la quatrième génération du Jimny, et nous n'allons pas nous lancer dans les superlatifs. En dépit de ses aspects modernes, comme son équipement de sécurité ou un système multimédia digne de ce nom, il est toujours rustique, toujours plutôt lent selon les standards actuels, toujours pas doté d'un comportement routier de SUV, toujours pas spacieux. Mais il est toujours authentique, toujours excellent franchisseur, toujours doté d'une bouille à faire fondre les plus grincheux, et l'enthousiasme qui est le vôtre à chaque fois que nous vous en confions les clés nous fait chaud au cœur. Et c'est sans parler de l'enthousiasme du public, qui s'est rué en concession pour acheter en un temps record l'intégralité des véhicules qui nous étaient alloués pour 2018. Car comme vous le savez, pour des raisons de quotas de CO2 et de production limitée, la disponibilité en Europe sera volontairement limitée. Nous le regrettons, le public le regrette encore plus. Tout cela prouve qu'avec le Jimny, ce n'est pas juste un véhicule tout-terrain que nous avons au catalogue. C'est une icône.

Longue vie à toi, petit Jimny.