

Autofestival 2015

Nouveau cycle, Acte 2

Soyez les bienvenus à cette édition 2015 de l'Autofestival. Une édition plus importante que de coutume pour Suzuki, puisque 2015 verra se poursuivre le renouveau de notre gamme, lancé par l'arrivée du SX4 S-Cross.

Ce que nous vous annoncions il y a 12 mois est aujourd'hui un fait: notre marque est en pleine phase de relance et nos promesses de 2014 ont, à nouveau, été tenues. Nous vous promettons notamment que jusqu'en 2019, nous lancerions un nouveau modèle par an au-moins. En 2015, il y en aura deux. Mais avant d'en dire plus, permettez-nous de tirer le bilan de l'année écoulée.

Pour la marque Suzuki, 2014 aura été une bonne année puisque nous avons écoulé plus de 528 voitures au Grand-Duché (Belgique: 6.500 voitures, soit une progression de 20%). Un chiffre qui fait certes que Suzuki garde sa place dans le top 25 du marché, mais cela représente tout de même une progression de quelques 17 %.

Si nous regardons dans le détail, nous voyons que la Swift est toujours une performeuse de notre gamme mais notre nouveau Best Seller, c'est le S-Cross. Manifestement, les qualités que vous lui avez reconnues lui ont permis de trouver sa clientèle. Et même s'il n'est pas le plus extravagant de son segment, sa sobriété (et nous ne parlons pas que d'esthétique), son excellent comportement routier, sa légèreté et ses tarifs très concurrentiels ont fait mouche.

Ces arguments ne convainquent d'ailleurs pas que les acheteurs particuliers, puisque discrètement, sans faire de bruit, notre S-Cross s'installe peu à peu dans le monde pourtant très sélectif du Fleet. Vous le savez, dans ce domaine, Suzuki s'est toujours plus volontiers adressé aux indépendants et aux PME qu'aux grands Leasers, mais dans un cas comme dans l'autre, le prix catalogue et les émissions de CO2 du S-Cross en font un véhicule dont il est difficile de ne pas tenir compte.

Puisque nous parlons Fleet, sachez que nous plaçons bien des espoirs dans une de nos nouveautés imminentes, que certains d'entre vous ont peut-être déjà découverte au dernier Mondial de l'Automobile de Paris: le nouveau Vitara, que le public pourra découvrir durant l'Autofestival chez Autodis et Auto Polis. Car lui aussi présentera les qualités qui comptent dans le domaine du véhicule d'entreprise, qualités d'ailleurs propres à Suzuki: des tarifs alléchants et une construction légère synonyme de consommations et d'émissions très mesurées. Mais ne mettons pas la charrue avant les bœufs: laissons d'abord arriver le nouveau Vitara.

Car avant lui, une autre nouveauté va faire ses grands débuts sur les marchés, et peut-être l'avez-vous déjà essayée. Nous parlons de notre nouvelle citadine Celerio. Nous aurions envie de parler d'une petite nouvelle mais en réalité, elle n'est pas si petite que cela. Sa mission est de remplacer deux modèles d'un seul coup et sincèrement, nous n'aimerions pas avoir sur les épaules la "pression" qu'elle doit supporter. Car ce double remplacement est une gageure. D'une part, elle devra faire

mieux que la Splash qui, ne nous voilons pas la face, aura connu une carrière honorable mais mitigée. La Celerio devra donc reconquérir les orphelins de la Wagon R et d'après-nous, avec son coffre très généreux et une habitabilité hors normes, elle a les qualités pour y parvenir. D'autre part, elle devra prolonger le succès de l'Alto, dont la popularité à la faveur des définitives primes fédérales nous avait nous-mêmes surpris.

Vous l'avez donc compris, le lancement de la Celerio revêt pour nous une importance toute particulière, puisqu'elle doit à la fois fidéliser et (re)conquérir.

Inquiets? Nous ne le sommes guère. Comme toujours, nous croyons dur comme fer en les qualités de nos produits, comme nous avons confiance en notre réseau, pierre angulaire de la régularité de Suzuki. Depuis quelques mois d'ailleurs, notre réseau propose un nouveau service aux clients: le concept One Stop Shopping. Désormais, tout ce qui concerne l'achat d'une voiture est réglé directement chez le concessionnaire: achat, financement, assurance et contrat d'entretien. Et comme toute la gamme est couverte par 5 ans de garantie et d'assistance, le conducteur d'une nouvelle Suzuki n'a vraiment plus aucun souci à se faire dès l'instant où il reçoit ses clés.

Nos souhaits pour l'année qui commence? Que la Celerio marche sur les traces du SX4 S-Cross en rencontrant le même succès, qu'arrive enfin notre nouveau Vitara et récompense ainsi la patience des nombreux fans de ce nom, et que nous nous retrouvions dans un an pour faire le point sur les premiers pas commerciaux de ces nouveautés... avant de vous en présenter d'autres.

Il nous reste à vous souhaiter un bon Festival, et à vous remercier de l'intérêt que vous portez à Suzuki.

La liste de prix de toute la gamme se trouve sur :
<http://www.presscorner.suzuki.be/fr/liste-de-prix-lux>

Suzuki Celerio

"Best Things Come In Small Packages"

Vous connaissez peut-être ce dicton anglo-saxon qui dit que les meilleures choses sont dans les plus petits paquets. Si vous voulez notre avis, même si nous ne sommes peut-être pas les plus impartiaux, ce dicton aurait pu être inventé pour notre dernière-née: la Celerio.

Car vous allez le découvrir dans les lignes qui suivent – si toutefois vous n'étiez pas de ceux qui ont déjà essayé la voiture en décembre dernier – la Celerio n'est pas bien grande, mais elle a beaucoup à offrir.

Elle a tant à offrir en fait qu'elle ne remplace pas une, mais bien deux voitures de notre gamme. La Celerio prendra en effet le relais de l'Alto, dont le succès dépassa de loin nos espérances, et la Splash. Et c'est déjà un indice quant aux qualités qui sont les siennes.

En effet, la Celerio réunit les qualités des deux modèles qu'elle remplace, et en ajoute d'autres. Comme l'Alto, elle est très compacte, agile en ville, économique et émet très peu de CO2. Comme la Splash, elle est très spacieuse, polyvalente et offre un agrément de conduite inattendu. Permettez-nous de développer.

Dimensions

La Celerio mesure 3.600 mm de long, 1.600 mm de large et 1.530 mm de haut. Elle est donc l'une des plus longues représentantes du segment A. C'est d'ailleurs pour cela que nous préférons définir la Celerio comme une "A+". Mais sincèrement, pas sûr que cela fasse énormément de différence au moment de se chercher un place de parking dans une ville où elles sont chères. En revanche, la différence sera de taille, sans mauvais jeu de mot, au moment où il faudra embarquer des passagers aux places arrière. D'avance, pardonnez-nous d'utiliser une expression que vous entendez à longueur d'année, et qui souvent est galvaudée, mais incontestablement, la Celerio est Best In Class en matière d'habitabilité, et nous vous proposons de le vérifier par vous-mêmes en vous installant dans la voiture exposée sur notre stand. Vous constaterez en même temps que la ligne de toit parfaitement horizontale facilite l'accès à bord et garantit un dégagement à la tête extrêmement généreux.

Sans fausse modestie, nous ne sommes pas peu fiers du travail d'aménagement de l'espace réalisé par nos ingénieurs, d'autant qu'ils n'ont pas privilégié les places postérieures en sacrifiant le coffre. En configuration normale, celui de la Celerio peut accueillir 254 litres de bagages, alors que la moyenne du segment est de quelques 180 litres. Et si par indulgence nous comparons avec nos propres produits, ce volume dépasse de 130 litres celui de l'Alto malgré un allongement d'à peine 10 cm, et c'est encore 52 litres de plus que celui de la Splash, pourtant 11,5 cm plus longue. Au fond, ce n'est pas si étonnant: on n'apprendra pas aux Japonais à tirer le meilleur parti d'un espace très limité...

Avouons-le sans ambages: la Celerio ne mise pas sur la séduction. Mais pour ce qui est du sens pratique, il sera difficile de la battre.

Mécaniques

Le K10B reste fera office de moteur de gamme. Mais nous nous gardons bien de parler d'un moteur "d'ancienne génération", car lui aussi présente d'appréciables améliorations en matière de diminution de poids et de frottements internes.

Par ailleurs, nous lui offrons le privilège d'être associé à notre toute nouvelle boîte automatique.

Les valeurs sont inchangées: 50 ch à 6.000 t/min et 90 Nm à 3.500 t/min. Ce qui n'empêchera pas la Celerio d'être plus pétillante que ses devancières, puisque comme ils l'ont fait pour le SX4 S-Cross et l'imminent Vitara, les ingénieurs Suzuki ont développé une voiture au poids sensiblement à la baisse. la Celerio rejette seulement 99 gCO₂/km à moteur K10B.

AGS

En fait, notre nouvelle boîte AGS (Auto Gear Shift) est plutôt une boîte mécanique 5 rapports robotisée qu'une automatique au sens propre. Non, il ne s'agit pas d'une boîte double-embayage mais avant d'afficher des mines déçues, sachez que cette AGS affiche tout de même des temps de passages de rapports plus court que n'importe quelle autre boîte robotisée simple-embayage des autres marques généralistes, qui procurent au conducteur un agrément comparable à celui d'une boîte automatique, sans se montrer aussi influente sur la consommation ou les émissions: qu'il soit couplé à une boîte manuelle 5 rapports ou à la nouvelle AGS, le moteur K10B émet toujours 99 gCO₂/km. Bien entendu, le conducteur a le loisir d'utiliser cette boîte en mode full automatique, ou en mode manuel.

En résumé, nous dirions que la Celerio, c'est la synthèse de la marque Suzuki: elle ne paie pas de mine, elle est petite, mais elle a beaucoup à offrir.

Plus d'infos, la fiche technique et des photos :

<http://www.presscorner.suzuki.be/fr/celerio>

Suzuki Swift

Sans rancune

Depuis plusieurs années, la Swift était l'indéboulonnable (et ceci n'est pas une référence à sa fiabilité légendaire) Star de la gamme Suzuki. 2014 a d'ailleurs été une année marquante pour la Swift, puisque le compteur de production a franchi la barre des 4.000.000 d'exemplaires. Mais 2014 fut aussi l'année du choc: la Swift a dû céder son titre de Best-Seller Suzuki au SX4 S-Cross. Guerre fratricide? Non, saine rivalité, plutôt. Et pour titiller la nouvelle suprématie de son grand frère, la Swift continuera à exploiter les atouts qui font déjà son succès.

D'abord, sa version survitaminée, la Swift Sport qui est toujours l'une des Swift les plus populaires.

Mais dans la gamme Swift, tout le monde peut trouver son bonheur.

Il y a la Swift de l'économe, qui démarre à moins de 10.000€, dont le moteur 1.2 essence se contente de 5 l/100 km et n'oublie pas de protéger son conducteur avec, par exemple, un airbag genoux, équipement plutôt rare dans cette catégorie de prix.

Il y a la Swift du gros rouleur, à moteur 1.3 diesel 75 ch qui se contente, elle, de 3,9 l/100 km (CO2: 101 g/km) et pourra patienter près de 1.000 km entre deux pleins.

Il y a la Swift du Fagnard, de l'Ardennais et du Luxembourgeois qui, grâce à ses 4 roues motrices, se joue de l'hiver avec l'aisance d'un trappeur du Grand Nord canadien.

Il y a la Swift 3 porte du célibataire et la 5 portes du jeune parent. Célibataire ou jeune parent, il a même le droit d'être sportif puisque la Swift Sport est proposée dans les deux déclinaisons de carrosserie.

Il y a la Swift de la Fashion Victim, que l'on peut habiller d'une carrosserie deux tons, dont on peut assortir le toit, les rétros extérieurs et les jantes, qu'on peut agrémenter de stripings ou d'un kit Sport GT.

Pour la Fashion Victim, il y a aussi notre Série Spéciale de l'année...

Swift @ttitude

Attention les yeux, cette série spéciale basée sur la Swift 1.2 GL Airco mise sur le look, à l'extérieur comme à l'intérieur.

Trois teintes de carrosserie sont disponibles: Cool White Pearl, Cosmic Black Pearl et Amethyst Grey Pearl. Mais ça ne suffit pas pour un look de séductrice, aussi la Swift @ttitude reçoit encore une calandre chromée, des projecteurs antibrouillard dont les logements intègrent des feux de jour LED, des vitres arrière surteintées et des jantes en alliage 16" à finition bicolore, argent et noir.

Et pas question de changer d'ambiance une fois à bord puisque l'habitacle se voit enrichi d'un habillage spécial: sièges noirs à motifs et surpiquûres pourpres, surpiquûres que l'on retrouve sur le soufflet de levier de vitesse et sur le gainage du volant emprunté à la Swift Sport. Dernier petit cadeau: le Cruise Control.

On a l'impression d'entre la Swift dire "Alors, S-Cross, qu'est que tu répons à ça?"...

Plus d'infos, la fiche technique et des photos :

<http://www.presscorner.suzuki.be/fr/swift-3-portes>

<http://www.presscorner.suzuki.be/fr/swift-5-portes>

<http://www.presscorner.suzuki.be/fr/swift-sport-3-portes>

<http://www.presscorner.suzuki.be/fr/swift-sport-5-portes>

<http://www.presscorner.suzuki.be/fr/swift-5-portes-4x4>

Suzuki SX4 S-Cross

Number One

Notre crossover SX4 S-Cross vient de terminer sa première année pleine de carrière. Et comment vous dire... Nous ne sommes pas peu fiers. Car si l'an dernier nous nous félicitons déjà de résultats commerciaux très satisfaisants pour les premiers mois, nous pouvons aujourd'hui annoncer que le S-Cross confirme, puisqu'il est devenu en un an à peine le Best-Seller de notre gamme en Belgique. Dépassant donc la Swift, ce qui n'est pas une mince affaire. C'est d'ailleurs majoritairement au SX4 S-Cross que nous devons nos ventes 2014 en hausse de près de 20% par rapport à 2013.

Le SX4 S-Cross est donc bon pour notre moral, et pour notre confiance en l'avenir. C'est en effet lui qui a donné le coup d'envoi du renouveau de notre marque, et son succès nous rend optimistes quant à la suite de ce renouveau, incarné dès cette année par la Celerio et le nouveau Vitara. Car ces deux nouveaux véhicules défendront les mêmes valeurs, afficheront les mêmes qualités que celles réunies dans le SX4 S-Cross. Permettez-nous de développer.

En plus d'être des spécialistes reconnus en matière d'efficacité énergétique et de rapport encombrement/habitabilité, nos ingénieurs sont en effet concentrés depuis quelques années sur la qualité des châssis, aptes à offrir aux conducteurs des sensations dynamiques, et même sportives dans certains cas. Mais avec le SX4 S-Cross, ils ajoutent une autre corde à leur arc: la maîtrise du poids.

Light

Le SX4 S-Cross utilise les aciers à très haute résistance dans des proportions plus importantes qu'aucun autre véhicule Suzuki avant lui. Quelques 50% de sa masse sont représentés par ces aciers pressés à chaud, qui permettent d'obtenir des panneaux de carrosserie plus fins sans rien abandonner de la rigidité et de la résistance aux chocs.

Le travail sur la réduction du poids a aussi porté sur bien d'autres points, comme les moteurs, les collecteurs d'échappement, les éléments de suspensions...

Au final, le poids à vide "de base" du SX4 S-Cross (moteur essence 1.6 et boîte manuelle 5 rapports) est de 1.080 kg, ce qui est plus qu'honorable pour un véhicule de 4,30 mètres de long. A titre de comparaison, le SX4 classique pèse, à mécanique égale, quelques 60 kg de plus, malgré des dimensions sensiblement inférieures. En fait, disons-le: le SX4 S-Cross est le crossover le plus léger de sa catégorie. La légèreté et le comportement routier qui en découle sont d'ailleurs deux des qualités saluées par ceux d'entre vous qui l'ont déjà essayé.

Formes étudiées

Esthétiquement, les designers ont opté pour un langage stylistique discret plutôt que pour les formes agressives et/ou exprimant de fausses promesses d'aventure sur tous types de terrain. Le look du SX4 S-Cross exprime les réalités de la vie quotidienne de ceux qui choisissent un crossover: la famille, la route hiver comme été, les loisirs. Ainsi par exemple, le fait que le SX4 S-Cross ne semble pas présenter

de garde au sol digne d'un 4x4 est un choix délibéré, d'ailleurs déjà affiché par le SX4 classique. Pourtant avec une garde au sol de 17 cm, il est dans la (bonne) moyenne du segment. Tout est en fait question de la perception qu'à l'œil des proportions. Or les proportions ont été le fruit d'un travail intense porté sur l'aérodynamisme. Carrosserie, rétroviseurs, plaques de soubassement... Tout a été fait pour optimiser l'écoulement de l'air le long du SX4 S-Cross, et vous pourrez lire plus loin les effets positifs que ce travail a eu sur la consommation et les émissions.

Espace à vivre

L'un des atouts majeurs du SX4 S-Cross, c'est l'espace à bord – et notamment aux places postérieures – qui est indiscutablement l'un des plus généreux de la catégorie. On peut en dire autant du coffre qui propose de 430 à 1.269 litres de capacité.

Le dessin de la planche de bord, de l'instrumentation et de la console centrale joue la carte de la simplicité et de l'élégance. Tous les équipements dont dispose le conducteur sont intégrés de façon harmonieuse et l'ergonomie a elle-aussi été très soignée.

Enfin le SX4 S-Cross propose un équipement optionnel qui n'est rien de moins qu'une première mondiale: le double toit ouvrant panoramique. Ce toit entièrement transparent qui s'étend sur une longueur d'1 mètre est en effet composé de deux panneaux de verre qui peuvent tous deux coulisser vers l'arrière pour dégager une ouverture record de 56 cm. En hiver, ce toit garantira une luminosité toujours optimale dans l'habitacle et en été, on pourra déambuler les cheveux au vent, ce qui rappellera des souvenirs à quiconque s'est baladé durant les beaux jours dans une voiture française du passé, aussi rustique que légendaire.

Moteurs

Mécaniquement, Suzuki a retenu pour le SX4 S-Cross un choix de deux moteurs seulement, et de deux boîtes.

Le moteur essence atmosphérique 1.6 VVTi (Euro6) revendique 120 ch à 6.000 t/min et 156 Nm à 4.400 t/min. Vous l'avez donc compris, c'est un digne moteur "à la japonaise" dont le véritable caractère ne se révèle qu'à partir de la seconde moitié du compte-tours. Ou plutôt devrions-nous dire son "sale" caractère. Car dans les régimes inférieurs et intermédiaires, il présente une tout autre personnalité, civilisée, disponible et peu gourmande. Cela grâce notamment à un allègement de nombre de ses composantes, comme les pistons, les bielles, le vilebrequin, le radiateur, le ventilateur, le collecteur et la ligne d'échappement. Les ingénieurs ont aussi choisi d'abaisser le régime de ralenti, et de relever celui auquel intervient la coupure d'injection. Citons encore parmi les mesures qui favorisent la consommation: faible tension des segments, pompe à huile à deux étages avec clapet de décharge, charge réduite des ressorts de soupapes, pompe d'alimentation à haut rendement... Associé à sa boîte de vitesse manuelle dont les 5 rapports ont eux aussi été optimisés (et dont le carter rigidifié permettent de parfaitement maîtriser les vibrations), ce moteur se contente en cycle officiel de 5,5 l/100 km en moyenne pour la version 2 roues motrices, et de 5,9 l/100 km pour la version 4WD. Les émissions de CO2 sont respectivement de 125 et 135 g/km.

Le 1.6 VVTi est également disponible avec une boîte automatique. Il s'agit d'une CVT, solution chère aux constructeurs japonais, souvent honnie par les conducteurs européens. C'est pourquoi les ingénieurs l'ont dotée d'un mode manuel que l'on peut utiliser via les palettes au volant, et qui présente un fonctionnement en palier avec 7 rapports créés "artificiellement".

Le diesel 1.6 DDiS (d'origine Fiat) affiche lui aussi 120 ch mais à 3.750 t/min, pour un couple de 320 Nm disponibles dès 1.750 t/min. Ce moteur est déjà bien connu pour l'agrément qu'il procure ainsi que pour son appétit très mesuré. Mais pour renforcer le sentiment de confort, Suzuki a très particulièrement soigné "l'encapsulage": isolation phonique du capot moteur, pare-brise acoustique et renfort de panneau de dessus d'auvent sont autant de chose qui garantissent un filtrage optimal du bruit et des vibrations.

La boîte qui lui est associé en série est une manuelle 6 rapports. En version 2 roues motrices, le SX4 S-Cross diesel se contente de 4,4 l/100 km, et de 4,6 l/100 km en version 4WD. Les émissions de CO2 respectives: 115 et 120 g/km.

Comme de coutume dans le segment, le SX4 S-Cross est disponible tant en version 2 roues motrices qu'en version 4x4. Dans ce dernier cas, le SX4 S-Cross reçoit la transmission intégrale Suzuki ALLGRIP, ultime évolution des transmissions intégrales permanentes de Suzuki. Elle repose sur un différentiel central à embrayage piloté électroniquement, et propose quatre modes de fonctionnement qui n'influencent pas seulement la transmission, mais aussi la gestion moteur, l'ESP, etc.

Le mode AUTO donne la priorité à la gestion de la consommation en conditions normales. Il favorise le train avant, le train arrière n'étant sollicité que lorsqu'une perte d'adhérence est détectée.

Le mode SPORT est l'arme idéale pour affronter les tracés sinueux en conduite dynamique. Le système est toujours prêt à faire le meilleur usage possible des quatre roues motrices avec pour objectif la performance, d'autant que ce mode optimise aussi la réactivité du moteur en modifiant les caractéristiques de puissance et de couple.

Le mode SNOW est, comme son nom l'indique, destiné aux conditions glissantes: neige, routes non revêtues, pluie... Le système fonctionne par défaut en mode quatre roues motrices. Le système prend en compte des paramètres comme les sollicitations de braquage et d'accélération afin d'optimiser la motricité et la stabilité sur les surfaces à faible adhérence.

Le mode LOCK enfin verrouille la répartition de la force motrice entre le pont avant et le pont arrière, en favorisant quelque peu ce dernier. Ce mode est conçu pour se sortir des situations vraiment difficiles, comme la neige, la boue ou le sable.

Vous comprenez donc que le SX4 S-Cross porte déjà en lui toutes les pistes techniques que suivront les prochains véhicules de notre marque, qui se succéderont désormais à un rythme plus soutenu que celui de ces dernières années. Et si nous

pouvons vous donner un conseil, c'est de nous contacter rapidement pour réserver un essai. Vous ne serez pas déçus et ceux qui l'ont essayé avant vous pourront le confirmer.

Plus d'infos, la fiche technique et des photos :

<http://www.presscorner.suzuki.be/fr/sx4-s-cross-4x2>

<http://www.presscorner.suzuki.be/fr/sx4-s-cross-4x4>

Suzuki Jimny

Couper le cordon?

Le Jimny a 16 ans. Pour un véhicule, c'est certes un âge canonique mais pour un enfant, c'est à peine l'âge de l'adolescence, l'âge où un parent doit s'efforcer de lâcher la bride pour permettre à sa progéniture de prendre son envol.

Et voyez-vous, chez Suzuki, nous considérons un peu le Jimny comme un enfant, un enfant qui fait notre fierté depuis le premier jour, qui est plutôt bon élève, qui nous ramène un bulletin stable d'année en année. Alors nous avons un peu de mal à le laisser partir. D'ailleurs c'est décidé, nous ne le lâcherons pas avant 2017!

Le Jimny aura donc encore le temps de faire le bonheur de conducteurs qui le trouvent aussi attachant que nous, qui lui trouvent autant de qualités.

Car manifestement, il existe encore une frange de la clientèle qui reste sensible au look intemporel, à l'authenticité et aux réelles aptitudes de 4x4 du Jimny. Sans parler des sensations de conduite que vous êtes, vous professionnels, parfaitement en droit de critiquer mais qui proposent indiscutablement quelque chose de différent, que l'on ne retrouve plus guère aujourd'hui. Et ça, ça plaît. Ça ne s'explique pas.

Cela dit, on peut expliquer la régularité du Jimny par deux ou trois arguments très rationnels. Il y a d'abord la compétitivité de ses tarifs, sans comparaison puisque le Jimny est grosso modo seul dans son segment. Il y a aussi ses dimensions, qui le rendent particulièrement utilisable en ville. Et comme nous ne vous apprendrons pas que c'est paradoxalement les conducteurs citadins qui acquièrent la majorité des véhicules SUV ou apparentés...

Séries Spéciales

Comme de coutume, Suzuki proposera cette année encore des séries spéciales du Jimny.

Jimny Dakota

Pour faire honneur à ses aptitudes à explorer les grands espaces, nous avons baptisé l'une de Séries Spéciales d'un nom évocateur: Dakota. L'équipement spécifique de ce Jimny un peu spécial se compose de rétros extérieurs électriques et chauffants, de projecteurs antibrouillard, de vitres surteintées à l'arrière, d'une protection de roue de secours couleur carrosserie, carrosserie pour laquelle la peinture métallisée est incluse et qui peut, à la demande du client et sans supplément, revêtir une teinte bi-tone. A bord, le client trouvera un volant en cuir à surpiqûres grises et des sièges revêtus de similicuir, avec logo Jimny brodé sur les sièges avant. Pourquoi du simili et pas du vrai cuir? Parce qu'il ne faut pas oublier que le Jimny est souvent utilisé dans la nature et que personne n'a envie de maculer son intérieur cuir de terre ou de boue.

Jimny Pilot

La seconde série spéciale de l'année évoque elle aussi l'aventure, mais plutôt par son aspect glamour: le Jimny Pilot. Comme le Dakota, le Jimny Pilot reçoit des rétros extérieurs électriques et chauffants, des antibrouillards, des vitres arrière surteintées, une peinture métallisée (à deux tons gratuitement, sur demande), un volant en cuir à surpiqûres grises et des sièges similicuir siglés Jimny. Ses différences sont un kit chrome, un cache-roue de secours spécifique et, pour une fois, un cadeau destiné au conducteur lui-même: une montre GMT.

Avouez, c'est bien que le Jimny reste encore un peu parmi nous, non?

Plus d'infos, la fiche technique et des photos :
<http://www.presscorner.suzuki.be/fr/jimny-3-portes>

Suzuki Vitara

L'attente prend fin... enfin!

Ce n'est pas sans une certaine émotion que nous abordons un nouveau chapitre de l'Histoire du Vitara, puisqu'il faut pour cela dire au-revoir à une génération qui aura été avec nous neuf ans durant. C'est un peu plus long que le cycle de vie normal d'une voiture moderne et il faut bien l'admettre, le segment des SUV a évolué très vite au cours de la dernière décennie. Il était grand temps pour Suzuki de repartir d'une feuille blanche pour rendre au nom Vitara la place qui doit être la sienne sur le marché. Voici donc la génération qui, durant sa carrière, fêtera les 30 ans du Vitara.

Design

Au moment d'en tracer les premières esquisses, une chose était claire pour tout le monde chez Suzuki: il fallait que le nouveau Vitara soit reconnaissable comme tel, qu'il affiche un lien évident avec son illustre prédécesseur. Et nous pensons que les designers ont réussi à réinterpréter d'une façon indiscutablement moderne les traits caractéristiques de la face avant de feu le Grand Vitara: le S mis en valeur, la calandre à lamelles, les blocs optiques assertifs... tout est là, mais tout est clairement plus "d'aujourd'hui".

Dans le même souci de coller à l'air du temps, les designers ont créé pour le nouveau Vitara un profil et des proportions qui le rapprochent du monde du Crossover. Un look peut-être plus rassurant, moins agressif que celui d'un SUV ostentatoire pour une grande partie de la clientèle. On peut appeler cela du "politiquement correct", nous préférons parler d'une réponse adaptée aux réelles demandes du marché.

Mais qu'on ne s'y trompe pas: comme c'est déjà le cas du SX4 S-Cross qui, lui aussi, semble plus proche du sol qu'il ne l'est en réalité, le Vitara affiche une garde au sol que ses proportions ne laissent pas apparaître: 18,5 cm, soit à peine 50 mm de moins que celui qu'il remplace. Mais il présente aussi un empattement plus court (2,5 m contre 2,64 m), garant d'une excellente agilité sur terrain accidenté. Et comme en plus, vous le lirez plus loin, le Vitara peut être équipé d'une transmission 4x4 intelligente, il n'y a pas à craindre qu'il renie une partie de ce qu'il est: un véhicule qui ne craint pas l'absence d'asphalte.

Même si nous accueillons ce nouveau look avec enthousiasme, celui du Grand Vitara qui nous quitte était un classique, et aurait pu séduire longtemps encore. L'habitacle en revanche, soyons lucides, ne tenait plus la comparaison face aux rivaux "plus frais". Désormais, nous attendons ces rivaux de pied ferme, avec un habitacle créé pour plaire aux plus exigeants. Inutile de vous vanter la qualité d'assemblage des intérieurs Suzuki, dont la longévité parle d'elle-même. Quant au design à proprement parler, vous confirmerez qu'il est sobre sans laisser la moindre place à l'austérité. Ce que nous voulons surtout mettre en avant, c'est l'équipement "up-to-date", notamment notre nouveau système d'info-divertissement, imaginé pour permettre à nos clients de disposer à moindre coût d'une large palette d'équipements et de services.

Partant du principe qu'aujourd'hui tout le monde ou à peu près possède un Smartphone, et que ce Smartphone contient déjà une bibliothèque musicale, un GPS,

une foule de services connectés, etc., nous avons choisi de faire de l'écran tactile de la console centrale un "miroir" et un module de commande de ce Smartphone. Une simple connexion USB, une application à installer sur l'appareil, et voici le Vitara au centre du monde du conducteur.

Cela étant, cet écran sera utile même en l'absence d'un Smartphone connecté, puisqu'il permettra en outre d'accéder à certains paramètres du véhicule, dont ses nouveaux équipements de sécurité.

Personnalisation

La personnalisation d'une voiture est probablement l'un des phénomènes de mode les plus importants de cette décennie et avec le nouveau Vitara, Suzuki a décidé de jouer le jeu. Les conducteurs qui choisiront le nouveau Vitara pourront s'en créer un sur mesure grâce aux différentes possibilités de personnalisation.

Tout commence évidemment par le choix de la couleur de la carrosserie. Outre les couleurs classiques, nous introduisons avec le Vitara trois nouvelles teintes: Atlantis Turquoise Pearl Metallic, Horizon Orange Metallic et Savannah Ivory Metallic. Ensuite, le client pourra choisir des teintes contrastantes pour la partie supérieure de la carrosserie (toit, montant A et montant C), pour la calandre et pour les garnitures d'ailes. Et pour peaufiner le look extérieur, il restera à choisir entre le pack Urbain mettant l'accent sur la sophistication par des inserts chromés, des moulures latérales et un becquet de toit, et le pack Aventure, composé entre-autres de plaques de protection de soubassement avant et arrière et d'une protection du seuil de coffre.

Ensuite, il faudra s'intéresser à l'habitacle, où l'on pourra choisir entre une finition turquoise, orange, blanche ou piano black pour l'insert de planche de bord et les cerclages d'ouïes de ventilation, et d'un fond carbone ou Kanji pour le cadran de la montre centrale. Si avec ça, le gris métal reste la couleur préférée des Belges, c'est à désespérer...

Aides à la conduite

La nouvelle génération reçoit des équipements d'aide à la conduite et de sécurité jusque-là inédits dans la gamme Vitara. Ne nous attardons pas sur les désormais classiques ABS à répartiteur et autres ESP, pour nous concentrer plutôt sur les systèmes reposant sur nos nouveaux capteurs radar millimétriques RBS. La première application de ce radar est un ACC, ou cruise control adaptatif. La seconde application des capteurs radars est un système de prévention (ou de mitigation) des collisions, fonctionnant en trois phases. Si le système détecte un risque de collision, il commencera par en alerter le conducteur via des signaux sonores et visuels. Si le risque augmente, le système pré-chargera le circuit de freinage de manière à obtenir la force de décélération maximale lorsque le conducteur freinera. Enfin si le risque augmente encore et que le conducteur ne réagit pas, le système activera les freins automatiquement de façon à limiter l'intensité de l'impact, voire, à faible allure, à éviter la collision.

Châssis

A en juger par vos commentaires et par son début de carrière très prometteur, vous avez apprécié les qualités routières du SX4 S-Cross. Il y a donc de fortes chances que vous aimiez tout autant le nouveau Vitara, puisqu'il reprend certains principes de notre Crossover compact. Il y a d'abord sa construction légère, dont l'impact positif sur le comportement routier ne vous a pas échappé. A l'avant, les suspensions sont de type McPherson, mais la forme optimisée des bras inférieurs, la configuration revue et corrigée du faux-châssis et les éléments de suspension améliorés garantissent une rigidité accrue, impliquant une plus grande stabilité de conduite. A l'arrière donc, le nouveau Vitara reprend du S-Cross la barre de torsion en forme de U qui rehausse la rigidité et le confort de suspension, tout en procurant un comportement routier dynamique et sécurisant.

Mécaniques

Enfin pour en finir avec les références au SX4 S-Cross, parlons des groupes motopropulseurs, là encore identiques à ceux du S-Cross. Le nouveau Vitara sera disponible avec un moteur essence atmosphérique 1.6 litres, de 120 ch 6.000 t/min et 156 Nm à 4.400 t/min, ou avec un moteur turbo diesel, 1.6 également, de 120 ch à 3.750 t/min et 320 Nm à 1.750 t/min. Le 1.6 essence est associé en série à une boîte manuelle 5 rapports, et peut recevoir en option une boîte automatique 6 rapports. Le 1.6 diesel n'est livrable qu'avec une boîte manuelle 6 rapports. Enfin pour ce qui est de la transmission, tout est possible puisque qu'on opte pour l'essence à boîte manuelle ou automatique, ou pour le diesel, on peut encore choisir entre 2 ou 4 roues motrices.

Dans le second cas, le nouveau Vitara recevra notre système désormais éprouvé ALLGRIP, qui repose sur un embrayage central multidisque piloté électroniquement. Le système offre quatre modes de fonctionnement, que le conducteur sélectionne via le module situé près de frein à main. Ce système n'agit pas que sur la répartition du couple, mais aussi sur la sensibilité de l'accélérateur.

En mode AUTO, c'est l'économie de carburant qui est privilégiée grâce à l'adoption par défaut d'un mode 2 roues motrices, le système n'activant les 4 roues que si c'est nécessaire.

En mode SPORT, le système gère les quatre roues motrices pour optimiser le comportement dynamique, ce qui signifie que, le cas échéant, le train arrière peut être privilégié. Par ailleurs, les caractéristiques du moteur sont alors adaptées pour une meilleure réponse à bas et moyen régime.

En mode SNOW, le système est optimisé pour les surfaces glissantes. Les paramètres pris en compte par la gestion électronique sont le degré d'adhérence de chaque roue et le degré de braquage.

Enfin en mode LOCK, le couple n'est pas "verrouillé" à 25% par roue comme le mot pourrait le laisser croire, mais l'ESP fait alors office de différentiel à glissement limité sur les deux essieux, ce qui permet de freiner les roues qui patinent et de redistribuer le couple aux roues présentant la meilleure adhérence.

C'est vrai, ces informations sont encore parcellaires. Mais nous espérons que cela suffit à titiller votre curiosité, et à vous donner hâte de l'essayer. C'est pour bientôt, promis...

Plus d'infos et des photos :

La fiche technique :

Usine		Mogyer									
Conduite		LHD/RHD									
Nombre de portes		5 portes									
Moteur		Petrol 1.6L VVT			Diesel 1.6L DDiS						
Mode		2WD		4WD		2WD		4WD			
DIMENSIONS											
Longueur totale		mm		4.175							
Largeur totale		mm		1.775							
Hauteur totale		mm		1.610							
Empattement		mm		2.500							
Voie		mm		1.535							
		mm		1.505							
Rayon de braquage min.		m		10,4							
Garde au sol min.				185							
CAPACITÉ											
Nombre de places		personnes		5							
Capacité bagages*		Volume max. (données constructeur)		litres						1.120	
		Siège arrière rabattu		litres						710	
		Siège arrière relevé		litres						375	
Capacité réservoir carburant				litres						47	
MOTEUR											
Type				M16A			D16AA				
Nombre de cylindres				4							
Nombre de soupapes				16							
Cylindrée		cm ³		1.586			1.598				
Alésage x course		mm		78,0x83,0			79,5x80,5				
Taux de compression				11,0							
Puissance maximum		kW/rpm		88/6.000			88/3.750				
Couple maximum		Nm/rpm		156/4.400			320/1.750				
Alimentation				Injection multipoint			Injection directe (rampe commune)				
TRANSMISSION											
Type				5MT		6AT		5MT		6AT	
Démultiplication		1re		3,545		4,667		3,545		4,667	
		2nd		1,904		2,533		1,904		2,533	
		3e		1,258		1,556		1,258		1,556	
		4e		0,911		1,135		0,911		1,135	
		5e		0,725		0,859		0,725		0,859	
		6e		-		0,686		-		0,686	
Rapport final		Marche arrière		3,250		3,394		3,250		3,394	
				4,411		3,502		4,411		3,502	
								3,611		3,611	
CHÂSSIS											
Direction				Crémaillère							
Freins		Avant		Disques ventilés							
		Arrière		Disques							
Suspensions		Avant		Jambes MacPherson avec ressort							
		Arrière		Barre de torsion et ressort							
Pneumatiques				215/60R16 (GL), 215/55R17 (GL+, GLX)							
POIDS											
Poids à vide		kg		1,075		1,120		1,160		1,185	
Poids total autorisé		kg				1,730				1,870	
Poids de remorque		Non-freiné		kg		400				TBD	
		Freiné		kg		1.200				TBD	
PERFORMANCE											
Vitesse de pointe		km/h		180		180		180		180	
0-100 km/h		secondes		TBD		TBD		TBD		TBD	
ENVIRONNEMENT											
Norme d'émission				Euro 6							
Consommation de carburant		Cycle urbain		litres/100km		6,8		6,6		6,5	
		Non urbain		litres/100km		4,8		4,9		5,1	
		Combiné		litres/100km		5,3		5,5		5,6	
Émissions CO ₂		g/km		123		127		130		131	
								106		111	