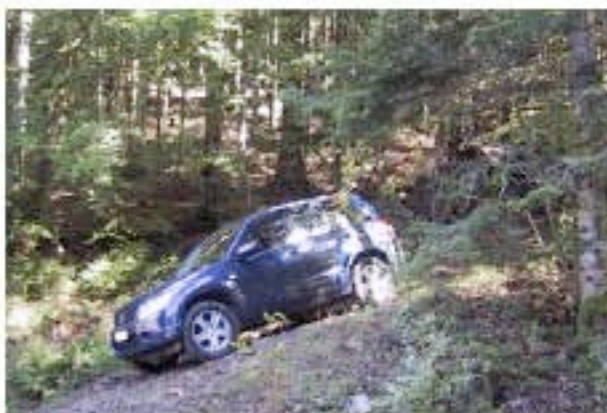




JLX-E - 1.9 DDiS - 5 portes - 129 cv

# Grand Vitara



En 1909, un gamin de 17 ans, Michio Suzuki, fonde une fabrique de métiers à tisser au Sud de Tokyo, à Hamamatsu. Le premier deux-roues, moyen de transport idéal dans le Japon d'après-guerre, équipé d'un moteur deux-temps de 36 cc, naît en 1952. La Suzulight, première voiture compacte de la marque, sort en 1955. Suzuki se manifeste rapidement comme constructeur inventif de petites voitures à prix abordable, affectonnées par le public. C'est en 1968 que Suzuki Motor rachète les droits de fabrication du Hopstar ON 360 qui deviendra le premier Jimmy LJ10. Commercialisé en 1970, il est équipé d'un moteur deux cylindres deux-temps de 360 cc à refroidissement par air. Il délivre une puissance de 25 cv et un couple de 33,4 Nm. En 1978, le Jimmy LJ80 débarque en Europe, doté d'un quatre cylindres quatre-temps de 800 cc développant 39 cv et 61 Nm. Aujourd'hui, saluons la troisième génération du Grand Vitara testé dans sa version cinq portes, équipée d'un diesel 1900 cc de 129 cv délivrant un couple de 300 Nm.



Ce bloc quatre cylindres et huit soupapes à injection directe et rampe commune, intégrant un filtre à particules sans entretien, provient de chez Renault. Les ingénieurs nippons en ont revu la gestion électronique pour que la puissance maximale soit accessible plus rapidement. La sonorité râpeuse s'accorde bien au monde du tout terrain. Dès deux mille tours, il se montre coupleux à souhait, cependant mal desservi par la



### SUV Familial

Prix du modèle testé : 26.499 euro  
Autonomie : 66 litres = 800 km  
Émission de CO<sub>2</sub> : 216 gr/km  
Couple maxi : 300 Nm à 2.000 tr/min  
Puissance maxi à : 3.750 tr/min  
Poids : 1.590 kg Cx : 0,39 SCx : 1,008  
Rapport Puissance/Poids : 59,75 kW/t

boîte cinq vitesses. La première est très courte. Il lui manque, sur autoroute, une allonge qui réduirait considérablement la consommation de diesel et le ronflement. Ce moteur se révèle souple à l'usage quand la boîte est sollicitée efficacement.

Plusieurs tout-terrain compacts sont des 4x2, traction ou propulsion, se métamorphosant en quatre roues motrices lorsque l'adhérence du revêtement routier se dégrade, par exemple en cas de pluie, de gadoue, de verglas, etc. Le Grand Vitara conserve sa transmission intégrale permanente. Sur tarmac, le différentiel gère les pertes d'adhérence inopinées en modifiant le rapport standard de répartition de couple, 47% à l'avant et 53% à l'arrière. Lors de virées hors goudron, une molette sur la console permet de bloquer le différentiel central pour faciliter la conduite dans la boue ou sur route enneigée. Pour les terrains dégradés, la boîte réduite avec blocage de différentiel central fera merveille. Le Grand Vitara, souvent choisi pour parader dans les villes ou les quartiers résidentiels, est capable de montrer son tempérament de baroudeur en off-road. Sachant évidemment, que ce se font les terrains privés qui accueillent les utilisateurs envieux de tester ses qualités intrinsèques.

Techniquement, le Grand Vitara a évolué au fil des versions. La carrosserie à châssis semi-intégré, rigide et flexible à la fois, assure une parfaite tenue de route. Les quatre roues

indépendantes et les suspensions avant à jambes de force et triangles inférieurs confirment un guidage optimal. Le train arrière multibras contrôle les dérapages intempestifs. Les pneus à large hauteur de bandage, associés aux amortisseurs, génèrent un confort inhabituel. Finis roulis et tangage permanents du véhicule !

La direction assistée à rayon de braquage court, procure du plaisir tant dans les terrains défoncés que pour les demi-tours citadins. Les angles d'attaque et de fuite ainsi que la garde au sol offrant de l'aisance rappellent à l'envi que le Grand Vitara est chez lui aussi dans les sous-bois. Le freinage est confié à des disques à l'avant et des tambours à l'arrière.

On regrettera toujours l'ouverture latérale vers le trottoir de la porte arrière agrémentée de sa roue de secours. En ville, c'est plus qu'inefficace. Le grand Vitara propose, de série, l'air conditionné à régulation automatique, le radio-CD à commandes au volant, celui-ci réglable en hauteur, les air-bags frontaux, latéraux et rideaux pour les places avant, la garantie de trois ans limitée à cent mille kilomètres, les rétroviseurs électriques dégivrant, les rails de toit...

Les qualités universelles du Grand Vitara, en ville, sur route, sur autoroute, en off-road, permettent de comprendre l'engouement de la clientèle pour ce Suzuki, élu 4x4 de l'année 2006.

