

# Essai - Suzuki Ignis Allgrip 4x4 : Ze Pocket SUV

*Sortie en 2016, la nouvelle Suzuki Ignis occupe la niche peu fréquentée des micro-SUVs. En effet, seule la Fiat Panda avance une offre comparable sur le segment des petites citadines. Convaincu de la modernité de ces propositions, je pense que si l'offre se développe, elle intéressera forcément un pays de la taille et du relief de la Suisse. Voilà ce qui rend l'essai de ce SUV de poche intéressant.*



- 4 cylindres, essence, 1'242 cm<sup>3</sup>
- 90 ch à 6'000 t/min
- 120 Nm à 4'400 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 165 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.9 sec.
- Poids : 885 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'700 x 1'660 x 1'595
- Conso. mesurée : 6.44 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 114 g/km (F)
- dès CHF 18'990.-, mod. essayé: CHF 22'320.-

---

Suzuki a le vent en poupe ! 2017 a vu ses parts de marché passer de 2.4 à 2.6% grâce aux 8'231 nouveaux véhicules immatriculés. Le succès paraît durable en Suisse, et ce n'est pas étonnant pour une marque axée sur de petites voitures souvent proposées en quatre roues motrices et qui revendique son modèle Ignis comme numéro un des compactes. Voyons ce que donne la conduite de ce micro-crossover.



## ***A l'extérieur***

Petite et carrée, l'Ignis m'apparaît plus sympathique que vraiment esthétique. Le design de la face avant, avec son regard ovale que vient pourtourner la grille noire de la calandre, ne manque ni d'originalité, ni de charme. Celui de l'arrière semble fade en comparaison. C'est notamment au niveau de la malle du coffre et des feux que cette poupe me rappelle certaines réalisations de l'Europe de l'Est des années septante.

Pour le reste, je suis plutôt convaincu par le style, même si je trouve la voiture un peu étroite rapport à sa hauteur. Mais le profil est dynamique et la paire de trois sillons creusant les pavillons latéraux arrière ajoutent une touche de sportivité à l'ensemble, sportivité que rehaussent encore les jolies jantes noires de 16 pouces au design simple mais élégant.

Si la carrosserie bi-ton "Flame Orange Pearl Metallic / Super Black Pearl" convient parfaitement au style enjoué de la voiture, elle se démarque également du paysage automobile plutôt uniforme. Et c'est tant mieux, personnellement, j'adore !



## ***A l'intérieur***

L'intérieur, malgré un choix de plastiques durs pour le tableau de bord, constitue une bonne surprise. En effet, là aussi le bi-ton est roi, noir et blanc en l'occurrence. Les poignées de porte ainsi que le tunnel central proposent des rappels orange à la carrosserie.

Si le tachymètre est bien lisible au centre du tableau de bord, je trouve le compte-tours trop discret à sa gauche, tandis qu'à sa droite on retrouve des informations digitales de l'ordinateur de bord. C'est correct, mais je me serais volontiers passé des lumières magenta survolant l'ensemble compteurs. Le volant offre une prise en main agréable de par sa taille et son épaisseur et je le trouve plutôt joli. Les comodos restent classiques et efficaces, simples d'accès comme les boutons sur le volant.

Au centre, un écran tactile regroupe les fonctions d'infodivertissement, de téléphonie et de guidage. Aussi intuitif qu'efficace, il pêche toutefois par des temps de réaction parfois un peu lents. Par ailleurs, je trouve que son intégration à la planche de bord laisse à désirer, il semble davantage collé dessus que véritablement inclus à l'ensemble. En revanche, les interrupteurs fonctionnels activant certains réglages sont regroupés le long d'un cylindre à l'aspect des plus fun, très réussi.

Les sièges sont plutôt confortables et la place à bord est étonnante, compte tenu des dimensions réduites de l'auto. Comme le dit la brochure, cette voiture est plus grande à l'intérieur qu'à l'extérieur. Le coffre est modulable par coulissement des sièges ou rabattage des dossiers. Son volume passe ainsi de 204 litres à 514 litres sièges coulissés, et 1'086 litres dossiers rabattus.

Très bien équipée dans la finition Compact Top, l'Ignis propose notamment la climatisation, le régulateur/limiteur de vitesse, les sièges chauffants à l'avant, des assistants pour le démarrage en côte et la descente de pente, une caméra de

recul, ainsi qu'une fonction d'alerte de franchissement involontaire de ligne. Un système anticollision et freinage automatique à double caméra équipe également notre voiture de test, mais je le trouve vraiment trop sensible pour être efficace. En effet, les fausses alertes sont légion, si bien que je prends rapidement l'habitude de le désactiver.



### ***Sous le capot***

Le petit 4 cylindres essence de 1'242 cm<sup>3</sup> qui habite notre Ignis propose 90 ch et 120 Nm pour mouvoir la voiture. Il dispose, selon Suzuki, d'un système d'injection innovant qui améliore son rendement énergétique. C'est sans doute ce qui a permis à la marque de truster quelques premières places au classement EcoMobiListe 2017 avec la Swift et l'Ignis réalisant le doublé dans la catégorie des véhicules tout-terrain les plus respectueux de l'environnement.

Lors de mon essai, la consommation est évidemment supérieure aux chiffres du constructeur (mixte 5.0 l/100km), mais réaliser 6.44 l/100km avec un véhicule à quatre roues motrices et en ayant le pied plutôt lourd est loin d'être honteux. Et c'est heureux, car le réservoir ne peut contenir que 30 litres de carburant. Heureusement que le moteur boit son breuvage avec une paille, cela permet d'obtenir tout de même une autonomie d'un peu plus de 400 km.

A l'usage, je trouve que ce moteur répond plutôt bien aux sollicitations, même si j'attendais un peu plus de vivacité de la part de 90 ch sur un véhicule aussi compact et léger. Malgré ce constat, je le trouve nettement plus agréable que le Twinair chez l'équivalent Panda de Fiat.





## ***Au volant***

Je mentionnais plus haut l'étonnant espace à bord, eh bien j'en profite pleinement au volant de l'Ignis. L'assise est bonne, la boîte de vitesses suffisamment précise pour être agréable à manier, la prise en main facile. Je me sens à l'aise dans la Suzuki comme rarement dans une compacte de taille similaire. Si, à l'avant, le confort est à l'avantage de notre voiture de test, il n'en va en revanche pas de même à l'arrière. En effet, plusieurs passagers m'ont dit y ressentir tous les reliefs et aspérités de la route.

En ville, le micro-SUV est dans son élément. Qu'il vente, pleuve ou neige, rien ne vient perturber la sérénité du conducteur et l'agilité de la voiture. Son rayon de braquage de 4.7 mètres est un véritable atout pour les manœuvres et les demi-tours. L'Ignis se faufile avec efficacité, presque délectation, dans les méandres de la circulation urbaine.

Sur des parcours plus roulants, le confort à l'avant se confirme, tout comme l'inconfort à l'arrière. Et pour ce qui est de la conduite, ça reste plaisant, même si la direction est relativement peu communicative et un tantinet floue en son centre. Ce ressenti un peu flottant est exacerbé sur autoroute par temps venteux. Il arrive qu'on ne sache pas trop ce que la voiture veut faire. Prise dans une bourrasque à 120 km/h, elle a tendance à louvoyer légèrement. Rien de grave, mais c'est assez désagréable.

Et si je trouve la puissance du moteur parfois un peu décevante en accélérations et en reprises, le bouilleur s'en sort étonnamment bien sur la montée autoroutière de Vevey en direction de Châtel-Saint-Denis. Les 120 km/h sont atteints sans peine et on a l'impression d'en avoir encore un peu sous le pied. D'ailleurs, je trouve qu'au fil de mon essai, le moteur se libère peu à peu, si je pouvais la garder encore un peu, je pense être à même de faire cracher à l'Ignis les 90 chevaux promis sur le papier.

Sur les cols, notre SUV de poche est amusant à emmener. Si la hauteur de la voiture implique forcément des mouvements de caisse dans les virages, le comportement reste des plus agréables. Il est vrai que ce n'est pas la fulgurance des accélérations de notre Suzuki que vous collera au fond du siège et vous fera arriver trop vite au virage suivant. Ceci présente l'avantage de pouvoir conduire "pied au plancher" en toute légalité.

Puisque nous avons affaire à un véhicule tout-terrain, je profite d'emmener l'Ignis hors de la route pour tester son système Allgrip qui, grâce à un système de visco-coupleur, peut envoyer du couple aux roues arrière si la motricité des roues avant est dépassée. Sur de la terre boueuse, cela fonctionne plutôt bien, même si je constate une latence entre le moment où les roues avant perdent de l'adhérence et celui où les roues arrière viennent à la rescousse. Je n'ai pas l'occasion de tester ses qualités de franchisseuse, mais la garde au sol semble suffisamment généreuse pour permettre à l'Ignis de passer des obstacles desquels la plupart des voitures de sa taille n'oserait pas approcher.



## **Verdict**

Après deux semaines à son volant, mes aprioris positifs concernant la Suzuki Ignis se confirment : je la trouve pratique, agréable et très polyvalente. Si les longs voyages à quatre ou cinq ne sont pas forcément confortables pour les passagers arrière, ils restent possibles. A deux, aucun souci à se faire, l'auto avale les kilomètres sans vous fatiguer outre mesure.

Si les 90 ch de la mécanique peuvent sembler parfois un peu justes, notre SUV de poche compense cette lacune par ses autres qualités. A défaut de vous y emmener vite, notre Ignis vous emmènera à peu près partout.

C'est pour la somme de CHF 14'990.- que l'on peut acquérir une Ignis premier prix. La nôtre vous fera déboursier CHF 22'320.-. Au vu des prestations proposées, je trouve ça plus que raisonnable et cela explique sans doute le succès que rencontre la marque en ce moment.



### **Prix et options - Suzuki Ignis Allgrip 4x4 "Compact Top"**

**Prix de base : CHF 20'990.-**

**Peinture métallisée : CHF 590.-**

**Peinture Two-Tone : CHF 490.-**

**Accoudoir central avant : CHF 250.-**

**Prix TOTAL : CHF 22'320.-**



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Suzuki Automobile Schweiz AG pour le prêt de cette nouvelle Suzuki Ignis, ainsi qu'au garage Emil Frey SA Centre Automobile aux Vernets à Genève pour le soutien logistique.





## **A lire aussi**

Essai - Suzuki Vitara : Belle pierre cherche écrivain

Essai - Suzuki Swift Sport : Ca Swift pas mal

Avant-première - Suzuki Swift Sport

Nouveauté - Suzuki Ignis

Présentation - Suzuki Vitara

Nouveauté - Suzuki Grand Vitara





