# Essai – Suzuki Vitara : Belle pierre cherche écrin

*Le Suzuki Vitara arpente les routes depuis de nombreuses années. La quatrième génération a été présentée lors du Mondial de Paris 2014 et il est temps maintenant pour Wheels And You de découvrir cette nouvelle mouture du crossover japonais.*

- 4 cylindres, essence, 1’586 $cm^3$
- 120 CV à 6’000 t/min
- 156 Nm à 4’400  t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 13.0 sec.
- Poids : 1’320 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’175 x 1’775 x 1’610
- Conso. mesurée : 7.7 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 131 g/km (D)
- dès CHF 22’990.-, mod. essayé: CHF 36’180.-

---

Texte et photos : Patrick Schneuwly

---

Jadis encore c’était l’un des derniers modèles déclinés en deux longueurs de

châssis, désormais la marque japonaise a choisi de ne commercialiser que la version 5 portes de son Vitara. Autre spécificité, propre au marché suisse : les couleurs vives et variées proposées pour ce SUV compact, égayant un paysage automobile qui en a bien besoin. Suivez-nous sur cet essai tantôt long courrier, tantôt urbain et même tout-chemins.

### *A l'extérieur*

Visuellement, le Suzuki Vitara me séduit par sa sobriété et l'efficacité de ses lignes. La concurrence surjoue le côté baroudeur d'un SUV urbain ou dévie dans un délire psychédélique aux lignes peu digestes. Le Vitara assume, lui, de parfaitement se destiner à une clientèle variée, pour qui la transmission intégrale est sécurisante avant d'être une nécessité à leur usage.

La ligne générale du Vitara s'est affinée depuis le précédent modèle, en proposant un dessin plus fluide et moins anguleux. On retrouve naturellement des attributs communs à tous les 4×4, tels que les grands passages de roues, la ceinture de caisse haute ou les boucliers en plastique gris tenant lieu de protection de la voiture. La face avant, surplombée par une grande calandre chromée, met en valeur les feux diurnes à LED, ainsi que les antibrouillards, avec de grandes nervures sur le pare chocs.

Les blocs optiques, fonctionnant à LED eux aussi, prolongent les lignes de la calandre et courent sur les flancs jusqu'à l'aile en donnant la forme à la ceinture de caisse. Le profil se passe de fioritures, à l'exception des barres de toit et des deux éléments décoratifs Sergio Cellano, le nom de la série spéciale qui personnalise notre voiture d'essai, proches du rétroviseur et au bas de la porte arrière.

La belle surprise est de découvrir un catalogue de couleurs variées telles qu'un turquoise métallisé, un rouge vif ou un orange ambré. De plus, ces couleurs sont disponibles en divers schémas bicolores avec un toit noir ou blanc, touches de couleur dans un marché automobile actuel très monochrome. J'aurais aimé une de ces couleurs pour notre modèle d'essai mais c'est un blanc perlé peu original qui m'a été remis, dommage.

### *A l'intérieur*

En ouvrant les portes, je découvre une sellerie tout en cuir et alcantara noir. Sous

le grand toit vitré de série, ces sièges ne me paraissent pas seulement élégants, ils sont aussi à la hauteur en matière de confort et de maintien. Par ailleurs, l'insonorisation semble avoir été travaillée, on peut facilement mener une conversation sur l'autoroute sans hausser le ton, le bruit de vent ne se percevant que faiblement. Petit bémol pour la place du conducteur, je cherchais où poser mon bras sur un plus long trajet, cette auto gagnerait à proposer un accoudoir central. Si l'accoudoir arrière est disponible en option, celui pour l'avant est proposé en accessoire, il pourra donc être monté à n'importe quel moment.

Les portes arrière s'avèrent un peu étroites à l'usage. L'accès à la banquette pour quelqu'un de plus de 1m75 demande de la contorsion. Cependant celles-ci pouvaient difficilement être plus large du fait de l'empattement réduit, 2m50, l'un des plus courts du segment. Une fois installé, l'espace à la tête comme aux épaules est suffisant pour un adulte, celui aux jambes est bien plus limité mais reste utilisable sans déranger les autres passagers. Le Vitara peut accueillir quatre personnes dans un confort satisfaisant, voire une cinquième en fonction de la distance à parcourir.

Pour agrémenter quelques peu l'intérieur, les panneaux de porte reçoivent chacun une garniture en alcantara, élément décoratif qui tient malheureusement du détail, certes agréable, dans cet univers couvert d'un uniforme plastique dur quelque peu austère. Je ne demande pas du cuir jusqu'à la base du pare-brise, une alternance de texture et d'apparence dans le plastique m'aurait suffit.

Le tableau de bord du Vitara Sergio Cellano s'habille d'une belle finition Piano Black et intègre un système de navigation et de divertissement à grand écran tactile. Celui-ci pèche par son utilisation peu intuitive et ses instructions de navigation qui ne s'affichent pas entre les compteurs. Cependant je lui accorde le crédit des nombreuses fonctions de lecture de média, avec un emplacement carte SD, une prise USB ainsi qu'un bon système Bluetooth. De surcroît, si votre smartphone supporte la fonction MirrorLink, l'écran de celui-ci peut être répété sur la planche de bord.

Les boutons restants à destination du conducteur sont disposés à gauche du volant. Ceux-ci semblent n'avoir mérité aucune attention des designers: grossièrement ajoutés, ils remplissent simplement leurs fonctions.

Dans l'habitacle, les rangements se résument à chaque porte et l'espace entre les

sièges. Heureusement, ils sont généreusement proportionnés: chaque portière peut accueillir une grande bouteille, autant à l'avant qu'à l'arrière. Dans le coffre, les bagages de quatre personnes trouvent chichement leur place. Le double fond augmente un peu la capacité de chargement, mais c'est en rabattant les sièges qu'on peut placer jusqu'à 1'120 litres sur un plancher légèrement incliné.

***Sous le capot***

Notre modèle d'essai est animé par un quatre cylindres essence sans suralimentation, développant 120 CV à 6'000 t/min et 156 Nm de couple à 4'400 t/min. Accolé à une boite de vitesses automatique à 6 vitesses (disponible en option), il transmet la traction via le système AllGrip aux quatre roues ou bien aux seules roues avant, dépendant du terrain ou du réglage choisi à l'aide de la molette rotative.

Si ce n'est pas en design ou en aménagement qu'on trouvera la singularité du Suzuki Vitara, c'est en équipements de sécurité qu'il tire son épingle du jeu. En effet, l'ensemble des éléments décrits par après sont compris dans la finition "Top", le haut-de-gamme de l'offre Suzuki, à commencer par une foule d'airbag: latéraux à l'avant, pour les genoux du conducteur et des rideaux dans tout l'habitacle.

S'ajoutent à la liste les nombreuses aides à la conduite qu'on s'habitue rapidement à solliciter : les aides au stationnement avant et arrière devenues des classiques, ces dernières étant couplées à la caméra de recul. Le Vitara dispose aussi d'une assistance à la descente tout comme d'une aide au démarrage en côte, ou encore de phares et d'essuie-glaces automatiques. Si toute la concurrence propose désormais le régulateur de vitesse, peu offrent l'ACC (Adaptive Cruise Control – Régulateur de vitesse actif) dans la fourchette de prix du Vitara.

Le dernier point de sécurité active profite du radar de distance, au même titre que l'ACC. Le RBS (Radar Brake Support) est une aide au freinage d'urgence qui fonctionne de façon satisfaisante, malgré un ou deux ratés et un déclenchement intempestif (l'alerte sonore, pas de freinage sans raison !), j'ai continué à rouler avec cette aide active car elle aurait pu soudainement devenir utile.

***Au volant***

Pour afficher des chiffres de consommation attrayants, la transmission intégrale n'a plus la cote. Le système AllGrip, c'est d'abord un mode automatique privilégiant la traction et les économies de carburants. Lorsqu'une roue patine, les roues arrière sont automatiquement enclenchées. Le réglage Sport dynamise le comportement du SUV Suzuki. Les accélérations sont plus franches, les rapports passent plus tard et quatre roues sont entrainées en permanence.

Le réglage Snow (neige) optimise la stabilité sur sol à adhérence précaire en anticipant l'action de l'ESP sur les éventuelles glissades. Enfin, avec le bouton Lock et en dessous de 60 km/h, le système freine les roues qui s'emballent et envoie le couple disponible aux roues restantes. Le Vitara peut ainsi se sortir de la boue ou de la neige profonde.

J'expérimente donc les réglages sur tous types de revêtements, excepté le vrai tout-terrain réservé aux Jeep et Land Rover. La voiture se comporte très bien dans ces situations et, lorsque je quitte une route dégagée pour un parking couvert de 15cm de neige fraiche, le mode Auto a fait preuve de réactivité. Détectant la perte de motricité de l'avant, les autres roues prennent le relais sans transition ni point mort. La molette AllGrip fait de cette Suzuki un véhicule intéressant pour le marché Suisse.

Cette transmission intelligente n'est malheureusement pas mise en valeur par une boite automatique difficile à cerner et qui n'obéit pas. Lors d'un voyage sur autoroute à 130 km/h sur le mode Auto, à chaque légères côtes la boite tombe deux rapports et recolle à la vitesse choisie en faisant monter le moteur à plus de 4'000 t/min pour y trouver un peu de couple. Même avec le sélecteur sur M (manuel) et en montant en 6ème avec les palettes au volant, le Vitara continue de rétrograder à sa guise.

Au quotidien aussi, la boite fait des changements peu compréhensibles. Par exemple, à vitesse stabilisée, elle se met à chercher un autre rapport à utiliser. Avec le moteur qui délivre la puissance que très tard, la mécanique laisse dubitatif. Heureusement, le mode Sport améliore le comportement général de la voiture, mais au détriment de la consommation, la faisant passer de 7.7 à 8.7 l/100km (mesurée).

Pour un usage urbain, le Vitara fait honnêtement son travail. Les virages à angle droit d'un coin de rue où d'un parking sous-terrain se négocient facilement dans

un court rayon de braquage. La direction passe d'une butée à l'autre sans effort, tant elle est légère. Seulement en ville, à chaque arrêt se pose le même problème : se mettre rapidement en mouvement avec un moteur incroyablement creux.

Les autres aspects de la conduite sont exempts de défaut. Le comportement en virage est sain et le roulis est bien contenu par l'amortissement assez ferme. N'imaginez tout de même pas attaquer rapidement un col de montagne, la direction, qui n'offre pratiquement pas de résistance, peut sembler floue et me dissuade d'augmenter le rythme.

***Verdict***

Ce Suzuki Vitara repose sur un intelligent système AllGrip qui offre la polyvalence attendue par le client Suisse moyen se rendant occasionnellement à la montagne ou dans le terrain. Les aides tels que l'ACC et le RBS sont un vrai plus à la conduite de ce SUV compact, si seulement le couple moteur/boite était plus efficace pour propulser les 1'320 kg de la voiture.

Je retiens que le confort est au rendez-vous, avec des sièges en cuir où l'on est bien installé, dans une voiture très bien équipée de série et vendue à un tarif très compétitif de CHF 36'180.-. Le petit plus du modèle Sergio Cellano m'a beaucoup amusé, la machine à expresso 12V livrée dans son coffret vous fera un bon café où que vous soyez. Croyez-moi, j'en ai profité !

Convaincu par la voiture mais pas par sa propulsion, j'essayerais volontiers la version 1.4 Boosterjet suralimentée qui apporte 20 chevaux supplémentaires mais surtout 220 Nm de couple disponibles à 1'500 t/min ! Bonne nouvelle, la rédaction de Wheels And You est en train d'organiser cela. La boite automatique aura sans doute un comportement différent avec ce moteur, à moins de préférer la boite manuelle, voir le moteur diesel et sa transmission à double embrayage.

**Prix et options – Suzuki Vitara Sergio Cellano Top 4×4**

**Prix de base : CHF 33'490.-**

**Boite automatique 6 vitesses : CHF 2'000.-**

**Peinture Pearl : CHF 690.-**

**Prix TOTAL : CHF 36’180.-**

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Suzuki Automobile Schweiz AG pour le prêt de ce nouveau Suzuki Vitara, ainsi qu’au garage Emil Frey SA Centre Automobile aux Vernets à Genève pour le soutien logistique.

**A lire aussi**

Essai – Suzuki Swift Sport : Ca Swift pas mal

Présentation – Suzuki Vitara

Nouveauté – Suzuki Grand Vitara

AG·420161
SUZUKI
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Sergio Cellano
Wheels-And-You.com

Écouter
FM 1
15:36
Appeler
104.4 MHz
Pas de téléphone connecté
Pas de guidage
Pas de smartphone connecté
Rouler
Connecter
VOL
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

VITARA
ALLGRIP
Wheels-And-You.com

LO HI
Wheels-And-You.com

AG 420 161
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

PASSENGER
AIRBAG
ON
OFF
20.0
AUTO A/C
AUTO
A/C
OFF
MODE
FRONT
REAR
Wheels-And-You.com

S'assurer de la sécurité avant de reculer.
OFF
OFF

Wheels-And-You.com

AG·420 161
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels And You.com