

Datum: 12.05.2016

**REVUE**  
AUTOMOBILE  
FONDÉE EN 1906

Revue Automobile  
3001 Berne  
058/ 218 13 29  
www.automobilrevue.ch

**REVUE**  
AUTOMOBILE  
FONDÉE EN 1906

**FIAT TIPO**  
Beaucoup de substance à  
bas prix p. 18

**MAGAZINE**  
Zoom (-zoom) sur la MX-5  
de course p. 22

**ENDURANCE**  
Soucis techniques pour les  
trois Suisses p. 24

NOTE DE  
LA RÉDACTION **85,5/100**

Test RA | 23 | 2016  
Suzuki Vitara 1.4 Booster-  
jet Compact Top 4x4 AT

- ⊕ Performances
- ⊕ Boîte automatique souple
- ⊕ Rapport prix-prestations
- ⊖ Problèmes d'ergonomie
- ⊖ Modularité (surface du coffre non plane)
- ⊖ Visibilité réduite par le pillar A

# L'HABIT FAIT PARFOIS LE MOINE

**HOTEL**

Ses apparences compactes ne sont pas trompeuses: le Suzuki Vitara déborde d'agilité et de vie. Le mérite revient aussi au nouveau 1,4-litre turbo essence.



**C**hez Suzuki, les versions spéciales Sergio Cellano signifient beaucoup d'accessoires à des prix attractifs, et ce, depuis longtemps. Elles ne pouvaient pas manquer l'anniversaire de Suzuki Suisse, qui célèbre 35 d'existence en 2016.

Même avec ses atouts de cérémonie, le Vitara ne remportera pas un prix de beauté, mais son origine modeste est beaucoup mieux dissimulée. L'appréciation finale reviendra à tout un chacun, mais force est de reconnaître que le nouveau SUV compact de Suzuki n'a pas un seul trait en commun avec ses prédécesseurs, au style parfois critiquable.

**Compact et tout en élégance**  
Avec une longueur de 4175 mm, le Vitara reste agréable-

ment court; sa largeur, à 1775 mm, n'a rien de ridicule. Elle a plutôt tendance à lui donner une belle assurance sur route, avec une assise très stable. Ce côté rassurant est corroboré par le design, simple, sans fioritures ou fanfreluches. Une plus-value incontestable provient de l'élégante finition Sergio Cellano avec divers éléments décoratifs. Mais, même avec les inserts très élégants sur le pilier central ou les monogrammes chromés désignant le modèle spécial ainsi que les badges correspondants, le Suzuki Vitara ne fait pas dans le bling-bling. Les jantes noires en alliage léger de 17" et la calandre en cinq éléments, qui mettent en avant le logo surdimensionné, sous lequel se cache un radar, lui confèrent une impression de

solidité.

#### **Harmonieux et attrayant**

L'habitacle confirme cette sensation positive. Les ajouts spécifiques à la ligne Sergio Cellano aimantent le regard, comme les inscriptions sur les sièges ou l'ensemble en Alcantara qui parsème l'intérieur. Ils trouvent une harmonie avec les autres éléments de style en rouge, installés dès le niveau de finition Boosterjet. On dénombre parmi ceux-ci les surpiques rouges pour le volant, les sièges et le pommeau de vitesse. Les cadrans et les ouïes d'aération cernées de la même teinte finissent par asseoir le statut lifestyle du Vitara.

Les revêtements de sièges en velours et cuir aussi confortables qu'élégants

témoignent du raffinement qui caractérise le cockpit de cette voiture; l'extérieur paraît comparativement plus brut.

Les sièges avant surprennent par leurs contours sportifs et offrent un bon maintien latéral. Le tableau positif est quelque peu terni par le choix des matériaux, avec des plastiques relativement durs pour les contre-portes et le haut du tableau de bord au bas du pare-brise. Dommage, car le reste présente une très belle qualité. L'habitabilité ne souffre aucune critique, à l'avant comme à l'arrière – où l'espace aux jambes se montre particulièrement généreux. Seule la modularité peut encore progresser du côté du plancher de coffre, qui reste légèrement incliné une fois que les dossiers arrière ont été rabattus. En



outre, le seuil du coffre s'avère encombrant au moment de charger le coffre à bagages, qui se rattrape par une belle générosité, surtout avec la banquette repliée.

#### **Un brin de sportivité**

Conductrice ou conducteur, tout le monde appréciera la compacité du Suzuki Vitara. Ainsi jouit-on d'une bonne vue vers l'avant et d'une visibilité périphérique excellente. Il n'y a que les piliers de pare-brise qui limitent la visibilité, en diagonale, vers l'avant.

Le volant gainé de cuir tombe bien en main, grâce à sa compacité; il fait agréablement écho à l'ambiance sportive de l'intérieur. Malgré le nombre de touches de commande ornant le volant multifonction, celui-ci n'est cependant pas surchargé. La colonne de direction est réglable sur 36 mm en hauteur et 40 mm en profondeur. De concert avec le siège conducteur réglable en hauteur, trouver une position de conduite idéale est un jeu d'enfant.

#### **Ergonomie à améliorer**

Comme il se doit avec un gros jouet des temps modernes, le Vitara tient constamment informé son conducteur avec de multiples données. Il le fait au travers d'un écran situé entre le tachymètre et le compte-tours et d'une lucarne tactile de sept pouces intégrée à la console médiane. Les informations sont subdivisées en quatre catégories thématiques et chacune est affichée dans un rectangle à la

couleur spécifique. Ce n'est pas seulement astucieux, mais aussi le gage de bonne lisibilité.

L'absence de boutons tournants pour régler le volume est critiquable: il faut régler le niveau acoustique en tapotant sur l'écran tactile, ce qui risque d'être une cause de distraction durant la conduite. Ce genre de fonction devrait être plus intuitif. Puis, la manipulation du petit moniteur demande une certaine accoutumance, surtout au niveau de la pression du doigt à exercer. Enfin, toujours au chapitre incongruités de l'ergonomie, notons le petit bouton logé dans le compte-tours, qui sert à commander l'ordinateur de bord.

#### **4x4 modulaire**

Le Vitara Boosterjet que nous avons testé se distingue par la transmission intégrale Allgrip. Cette appellation spécifique à Suzuki désigne le bouton tournant sur la console médiane, juste derrière le levier de la boîte de vitesses (à six vitesses, auto ou manuelle), qui permet de sélectionner l'un des quatre modes: Auto, Sport, Snow et Lock.

Notre voiture d'essai était équipée de la transmission automatique optionnelle facturée 2000 francs, qui nous a séduits par son fonctionnement exemplaire. Elle change de rapport avec rapidité et à bon escient, tout en douceur. S'il vient à quelqu'un l'envie de prendre le contrôle lui-même, il peut le faire en

actionnant les palettes placées derrière le volant. La seule réserve formulable concerne le risque d'enclencher par erreur le mode manuel (désigné par un M) au lieu de la conduite auto (le D).

#### **Un moteur qui brille**

Comme cela se généralise de plus en plus aujourd'hui, un bouton de démarreur équipe aussi le Vitara; il suffit d'avoir la clé sur soi pour démarrer le Vitara. Ce commutateur donne vie au tout nouveau 1.4 turbo essence de 140 ch et 220 Nm, qui équipe notre version de test. Le Boosterjet, c'est son nom, convainc par l'ardeur de sa montée en régime. Certes, en sortie de giratoire, on ressent un très léger temps de réponse, sans préteriter l'agrément de conduite. Preuve en est la vivacité des accélérations, notamment sur le consacré 0 à 100 km/h.

Dans tous les registres, le Suzuki s'avère d'une grande agilité. Les trains roulants, de très grande qualité, apportent leur pierre à l'édifice. Autre atout, le Vitara brille par une direction étonnamment légère et précise ainsi qu'une bonne stabilité en virage. Cette impression est favorisée par le poids à vide relativement bas du Vitara et, aussi, par sa compacité. Certes, si l'on a tendance à solliciter l'accélérateur, la consommation grimpera en conséquence. Mais ce n'est bien que peu de chose face à la personnalité si attachante du Vitara!

**Martin Mäder**

Datum: 12.05.2016

**REVUE**  
AUTOMOBILE  
FONDÉE EN 1906

Revue Automobile  
3001 Berne  
058/ 218 13 29  
www.automobilrevue.ch



Datum: 12.05.2016

**REVUE**  
AUTOMOBILE  
FONDÉE EN 1906

Revue Automobile  
3001 Berne  
058/ 218 13 29  
www.automobilrevue.ch

## VERDICT



**MARTIN  
MÄDER**  
Essayeur

Avec son compact SUV Vitara, Suzuki a presque fait tout juste. Cela commence par ses dimensions favorables à un comportement agile et dynamique. Et qui ne portent pas préjudice – loin s'en faut – à l'habitabilité! En outre, en particulier avec les applications Sergio Cellano, le Vitara est une grande réussite esthétique, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. Malgré ses nombreux inserts, il ne tombe pas dans le piège du bling-bling. La boîte automatique à six rapports parfaite et le très convaincant moteur turbo essence de 1,4 litre complètent un tableau très élogieux. On ne peut que recommander ce Vitara.





Datum: 12.05.2016

**REVUE**  
AUTOMOBILE  
FONDÉE EN 1906

Revue Automobile  
3001 Berne  
058/ 218 13 29  
www.automobilrevue.ch



Revue Automobile  
3001 Berne  
058/ 218 13 29  
www.automobilrevue.ch

## FICHE TECHNIQUE

### Prix

Suzuki Vitara dès Fr. 20 990.- (1.6 Unico 4x4, BVM5, prime Jubilé Fr. 2000.- incluse)  
Véhicule essayé: 1.4 Boosterjet Sergio Cellano Top 4x4 AT Fr. 30 490.- (prime Jubilé Fr. 3000.- incluse)

### Importateur

Suzuki Automobile Schweiz AG, Emil-Frey-Strasse, 5745 Safenwil  
www.suzukiautomobile.ch

### Moteur

Cylindres	4 en ligne
Cylindrée	1373 cm <sup>3</sup>
Compression	9,9:1
Puissance max	103 kW (140 ch) à 5500 tr/min
Couple max	220 Nm de 1500 à 4000 tr/min
Carburant	Essence

### Moteur (construction)

Alésage x course 73,0 x 82,0 mm, bloc-moteur et culasse en aluminium, 2ACT (chaîne, VVT), 4 soupapes/cyl., injection directe.

### Transmission

AWD Allgrip, boîte de vit. autom. à 6 rapp.: 1er 4,04; IIe 2,37; IIIe 1,56; IVe 1,16; Ve 0,85; VIe 0,67; R 3,19; pont 3,50.

### Châssis et trains roulants

Carrosserie autoporteuse, AV jambes élastiques, triangles transversaux, AR essieu semi-rigide, AV/AR ressorts hélicoïdaux, AV barre antiroulis. 4 freins à disque (AV vent.), direction à crémaillère assistée,

pneus 215/55 R 17, jantes 6,5 J.

### Carrosserie

SUV, 5 portes, 5 places.

### Dimensions et poids

L x l x h	4175 x 1775 x 1610 mm
Empattement	2500 mm
Voies AV/AR	1535/1505 mm
Poids à vide (DIN)	1370 kg
Total autorisé	1730 kg
Coffre	375-1120 l

### Performances et consommation

Vitesse max	200 km/h
0 à 100 km/h	10,2 s
Conso mixte	5,5 l/100 km
Emissions CO <sub>2</sub>	128 g/km
Etiquette énergie	D
Réservoir	47 l

### Garanties

Usine	5 ans, 100 000 km
Corrosion	12 ans

### Equipements

ABS, ESP avec contrôle de traction, freinage d'urgence (RBS), régulateur de vit. adaptatif (ACC), 7 airbags, assist. démarrage en côte, radar parking. Options: boîte de vitesses automatique 6 rapp. Fr. 2000.-, peinture métal./mica Fr. 690.-, roues hiver 17" Fr. 1135.-.



La REVUE AUTOMOBILE réalise ses essais avec les carburants BP.

## MESURES RA

### Accélération

0-40 km/h	2,3 s
0-60 km/h	3,8 s
0-80 km/h	5,8 s
<b>0-100 km/h</b>	<b>8,6 s</b>
0-120 km/h	12,0 s
0-140 km/h	16,8 s
400 m départ arrêté	16,1 s

### Distances de freinage

120-0 km/h	62,8 m
<b>100-0 km/h</b>	<b>43,3 m</b>
80-0 km/h	27,9 m
60-0 km/h	15,8 m
50-0 km/h	11,2 m
40-0 km/h	7,2 m
30-0 km/h	4,1 m
20-0 km/h	1,9 m

### Bruit dans l'habitacle

Ralenti	40,5 dB(A)
50 km/h	57,5 dB(A)
80 km/h	62,5 dB(A)
120 km/h	67,5 dB(A)

### Diamètre de braquage

Tours de volant	3
Ø entre murs (g./d.)	11,3/11,4 m

### Consommation (essence)

<b>Moyenne de l'essai</b>	<b>7,1 l/100 km</b>
Parcours std RA	5,1 l/100 km
Autonomie	660 km
<b>Poids</b>	
Poids à vide (DIN)	1240 kg
Répartition AV/AR	61/39 %
Poids/puissance	8,9 kg/ch

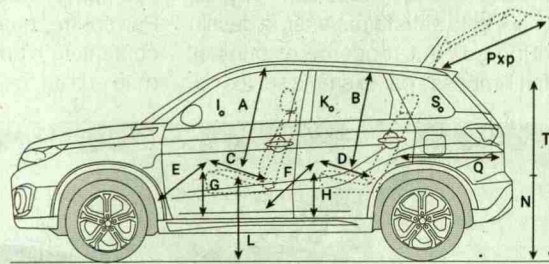
### Etalonnage du compteur

30 km/h compteur =	27 km/h eff.
50 km/h compteur =	47 km/h eff.
80 km/h compteur =	77 km/h eff.
120 km/h compt. =	118 km/h eff.
1 km compteur =	994 m

### Conditions des mesures

Kilométrage 13 870  
Poids du véhicule +150 kg, plein de carburant, température 20° C et pression atmosphérique 1000 mbar (niveau de la mer).  
Distances de freinage par 10° C sans tenir compte du temps de réaction ni de la montée en puissance du système, sur asphalte sec et plat.  
**Pneus hiver** Continental Winter-Contact TS 850 P, 215/55 R17 V.

## COTES INTÉRIEURES



### Sièges avant

Garde au toit (A)	94–100 cm
Longueur d'assise (C)	50 cm
Long. aux jambes (E)	36–57 cm
Hauteur d'assise (G)	35–38 cm
Largeur intérieure (I)	139 cm
Hauteur au sol (L)	63–67 cm

### Coffre

Profondeur (Q)	63–172 cm
Ouverture du hayon (P × p)	70 × 83 cm
Largeur int. (S)	103–142 cm
Seuil de coffre (N)	72 cm
Hauteur du hayon (T)	186 cm

### Sièges arrière

Garde au toit (B)	95 cm
Longueur d'assise (D)	49 cm
Esp. aux genoux (F)	13–44 cm
Hauteur d'assise (H)	38 cm
Largeur intérieure (K)	137 cm