

# COMME UNE GRANDE !

TEXTE : STEFAN FRITSCHI PHOTOS : VESA ESKOLA

Beaucoup de place sur une très petite surface, quatre roues motrices et un petit prix : la Suzuki Ignis semble être faite pour la Suisse.

54







Extensions courtes, garde au sol importante, passages de roues en plastique : l'Ignis n'a pas sa place en ville.

L'Ignis est une bonne affaire : Suzuki ne demande que 17 990 Fr pour ce véhicule 4 places. Dans sa version « Compact+ », le tout-terrain à 5 portes est bien équipé, si bien que Suzuki parle haut et fort d'un mini SUV. N'est-ce pas exagéré ?

#### Exceptionnellement spacieux

À l'ouverture des portières, c'est d'abord l'intérieur au design aéré et original mis en valeur par des panneaux blancs et une console centrale vernie dans la couleur de la carrosserie, qui saute aux yeux. On s'installe quasiment horizontalement sur des sièges hauts et confortables. Certes, le plastique rigide monté à de nombreux endroits n'apporte pas une touche très luxueuse, mais il est de bonne qualité. Les boutons de commandes et de réglages qui présentent une forme humoristique ne sont pas énigmatiques. De nombreux rangements sont disponibles, mais la boîte à gants n'est pas très profonde. L'écran tactile pour la navigation, l'infodivertissement et la connectivité est à portée de main, mais il ne bénéficie malheureusement que

d'un petit découpage et il faut appuyer fortement pour qu'il réagisse aux ordres.

Les passagers ont une vue d'ensemble magnifique, du moins vers l'avant. L'épais montant empêche la vision latérale à l'arrière. Compte tenu de la longueur extérieure assez compacte du véhicule (3,7 mètres), l'espace disponible est vraiment gigantesque. Même pour ce qui est des places arrière, il n'y a rien à redire, dans la mesure où les passagers sont deux personnes de taille normale. D'ailleurs seule la version de base « Unico » avec des dossiers non amovibles et rabattables 60/40 peut transporter 3 passagers. À partir de la version Compact+, deux sièges individuels coulissants jusqu'à 16,5 cm et à dossiers rabattables de moitié sont montés à l'arrière.

#### À quatre roues – pour toutes les situations

Le mode quatre roues motrices est ici un argument de vente important. Cependant, il faut quand même se demander si on en a vraiment besoin. Pour l'Ignis, il coûte 2 000 Fr, consomme 0,4 l de plus, pèse 60 Kg de plus et



Toujours spacieux, mais inégal : le système tout-terrain réduit le coffre de 56 l.





Dans la manière du « Jugend-Still » : un habitacle coloré et vraiment intéressant. Le volant n'est cependant réglable qu'en hauteur.



Variable : la banquette arrière coulisse jusqu'à 16,5 cm, et les dossiers se règlent jusqu'à la verticale.

« vole » par-dessus le marché 56 l d'espace de stockage, ainsi que 2 l du réservoir. En contrepartie, le 4x4 atteint les 100 km/h en trois dixièmes de secondes de moins que le modèle à traction avant.

**Un souhait de plus de puissance**

Le quatre cylindres est silencieux et peut être conduit à bas-régime comme le prouve la consommation à l'essai. Même à grande vitesse, la consommation mesurée n'a été que de 5,2 l/100 Km, c'est-à-dire légèrement plus élevée que la norme. Le moteur 1.2 ne semble pas forcer au niveau de la puissance, puisqu'à 12 mKg et 4400 tr/min le régime n'est pas très élevé. C'est surtout dans les montées qu'il faut garder le moteur à bon régime.

Le boîtier à cinq vitesses, qui est très bien réglé, se laisse manier avec une grande facilité. D'ailleurs il manque une sixième vitesse « spéciale autoroute ». Il n'est plus question du manque de sécurité qui avait été critiqué lors du premier trajet avec une voiture de présérie (ai 01/2017), à savoir le risque d'enclencher la marche arrière par inadvertance ; un système de blocage a été mis en place depuis. Dommage que seule la traction avant soit dotée d'un boîtier automatique et que le système Stop & Start ne soit installé que sur l'hybride.

En contrepartie, l'aide au démarrage en côte, pratique, est de série, sauf sur le modèle de base. En mode de conduite classique, le système Allgrip ne se remarque

pas. Le visco-coupleur n'active les roues arrière que lorsque les roues avant manquent d'adhérence. Il se fraie un chemin dans les cailloux mouillés ou la neige avec une facilité étonnante. L'assistant à la descente que l'on peut mettre en route, garde la vitesse de 10 km/h sans l'aide du conducteur, pour que celui-ci puisse se concentrer et éviter les obstacles.

La suspension qui laissait à désirer sur les routes cahoteuses, à l'époque, est de l'histoire ancienne. Malgré ses ressorts à débattement courts, le 4x4 Ignis amortit bien, sans pour autant devenir un modèle de douceur. Et lors d'une prise de virage rapide, les mouvements de roulis sont limités.

**Stefan Fritschi dit**

Parler de « mini SUV » n'est qu'une stratégie de marketing : le 4x4 Ignis décline toute l'offre des caractéristiques d'un SUV sur un espace minimal et au meilleur prix. Ce qu'on souhaiterait y rajouter : un couple plus élevé et un boîtier à levier automatique.

**Suzuki Ignis 1.2 Dualjet 4x4 Allgrip**, ventouse R4, 1242 cm<sup>3</sup>, 66 kW/90 ch, 12 mKg à 4400 tr/min, boîtier manuel à 5 vitesses, quatre roues motrices – Norme 5,0 l/100 km, 114 g/km CO<sub>2</sub>, efficacité F, test 5,2 l/100 km/h, 0-100 km/h en 11,9 s, pointe de 165 km/h – Lxhxh : 3700 x 1690 x 1595 mm, PV : 980 kg, volume de stockage (selon VDA) : de 204 à 490 l – Prix à partir de 17 990 Fr.



56



Pas d'uniformité : l'habillage inhabituel se détache du paysage et focalise le regard.



Arrière agréable : beaucoup de place mais une vision un peu limitée.



Serviable : aide au freinage d'urgence, alerte au franchissement de ligne, aide au démarrage en côté et au démarrage sur neige.

# JETZT PROFITIEREN UND ABONNIEREN!

# auto ILLUSTRIERTE



## IHRE VORTEILE EINER JAHRESABO:

- pünktlich im Briefkasten
- 12 Ausgaben davon zwei große
- CHF 20.- BP-Gutschein\*



**Bestellen Sie  
jetzt  
Ihre Ausgabe**



Bestellen oder verschenken Sie ein Abo unter [www.auto-illustrierte.ch](http://www.auto-illustrierte.ch)