

SUZUKI Le SUV de poche revu de fond en comble

Quand l'Ignis rallume le feu!



Pour son grand retour, l'Ignis propose une ligne diablement originale et aussi la traction 4x4. LDD

PIERRE-ALAIN BRENZIKOFER

Champion incontesté de la galaxie mini, Suzuki se devait forcément de proposer un micro-SUV. Mission accomplie avec l'Ignis, laquelle remonte ainsi au front après une première apparition entre 2000 et 2008. Inutile, dès lors, d'ajouter qu'il s'agit d'un véhicule entièrement nouveau. Et, s'empressera-t-on même d'insister, au bénéfice d'un look aussi unique qu'original. Eu égard à sa taille, l'Ignis a forcément été concoctée pour les ur-

bains, race étrange condamnée à se faufiler dans des rues étriquées et des parkings de plus en plus hostiles aux bagnoles de taille normale.

Un 4x4 intelligent

Suzuki a quand même eu l'intelligence de proposer une version 4x4 de la petiotte, celle dont nous avons hérité avec reconnaissance en ces temps où la neige et la glace daignent tenir le coup et se projeter dans la durée. Avec sa taille et son 4x4 intelligent qui ne s'enclenche qu'en

cas de besoin, inutile d'ajouter que l'Ignis se sent comme un poisson dans l'eau dans ces conditions hivernales. A ce niveau, on mettra encore en évidence la fonction dite contrôle d'adhérence, qui permet de démarrer en douceur sur les routes glissantes, neigeuses ou boueuses. Elle donne ainsi un bref coup de frein à la roue ayant tendance à patiner en répartissant la puissance sur la roue opposée. Astucieux, non?

Surélevée

Incidemment, comme pour annihiler un tant soi peu la dimension urbaine de la belle, Suzuki l'a dotée d'une garde au sol de 18 cm, mais aussi d'angles d'attaque et de sortie de respectivement 20 degrés et 38,8 degrés. Et comme il s'agit toujours d'un SUV, la visibilité y est optimale grâce à la position de conduite élevée. Olé!

En tout cas, avec ses 3,70 m de long pour 1,69 m de large, la belle peut se faufiler partout. Mais qu'on ne s'y trompe pas. Malgré ces caractéristiques, la place pour les passagers est étonnamment spacieuse. Les

sièges arrière, côté gauche et droite, sont coulissants et glissent dans les deux sens séparément l'un de l'autre. Ce qui permet d'ajuster l'espace au niveau des jambes et la capacité du coffre à bagages. Quant à l'habitacle, il a été l'objet d'un soin tout particulier. Eléments décoratifs orange métal, écran tactile léché, planche de bord bi-ton: le constructeur n'a effectivement lésiné ni sur l'originalité ni sur la qualité des matériaux.

Le moteur, dans tout ça? Eh bien, et c'est tout à son honneur, le constructeur a davantage visé l'économie – 5 litres d'essence aux cent kils – que la perfor-

mance à l'état pur. Corollaire, les 90 chevaux n'autorisent pas les plus folles performances. Mais en titillant comme il se doit la boîte manuelle à cinq vitesses, on arrive à des résultats plus que satisfaisants. Et puis, une conduite urbaine digne de ce nom présuppose toujours la modération, non?

Last but not least, pour une voiture qui n'atteint tout juste pas 20 000 balles, force est d'admettre qu'elle est suréquipée, comme on vous l'indique ci-dessous.

Moralité? Des urbaines comme ça, on en redemande. Y compris en zone rurale!

Avec un rayon de braquage minimal de 4,7m, l'Ignis se manœuvre aisément partout.

TOUTES CES CULASSES QUI DÉLASSENT

Modèle Suzuki Ignis 1.2 Compact Top 4x4.

Moteur essence, 4 cylindres, 16 soupapes, 1242 cmc, 90 chevaux.

Boîte manuelle à 5 rapports.

Motricité Allgrip 4x4.

Garde au sol 18 cm.

Réservoir 30 litres.

Coffre 204 - 490 litres

Prix 19 990 fr.

Sécurité ESP avec contrôle de traction, assistant à la descente, aide au démarrage en côte, Grip control, système de freinage précollision, assistant de maintien sur la voie et de la trajectoire, etc.

Confort sièges avant chauffants, régulateur de vitesse, caméra de recul, système multimédia à écran tactile, connectivité, navigation, etc.