

SUZUKI Across

Le plus gros et le plus puissant des Suzuki

Cousin du Toyota RAV4 par le fruit d'une collaboration commerciale, l'Across se positionne au sommet de la gamme Suzuki. Équipé d'un puissant système Hybride Rechargeable, nous l'essayons en Savoie et Haute-Savoie sur des routes où il se sent particulièrement à l'aise.

Même si les deux véhicules sont très proches, quelques petits traits de carrosserie sont propres à chacun des SUV.

Pour jouer la différence, la face avant a été mise au goût du constructeur avec des optiques LED redessinées en finesse et une calandre plus ajourée qui est coiffée par une autre ouverture qui fait le lien avec le capot par l'intermédiaire du logo. Sur sa longueur de 4,63 mètres, on notera ses ambitions d'aventurier avec ses gros passages de roues, sa garde au sol généreuse et bien-sûr des barres de toit pour dynamiser sa silhouette. L'Across est livré sans option, même les teintes métallisées ou nacrées sont de série, avec un choix de 6 couleurs. Notre livrée Gray Metallic dynamise ses lignes en contrastant avec le manteau blanc de notre périple en montagne. Même les jantes de 19 pouces en forme de flocon de neige jouent le jeu ! A l'arrière, les deux constructeurs amis proposent quasiment la même poupe. Aileron imposant, sabot de protection, feux LED, et double sortie d'échappement chromée lui confèrent un côté sportif.



VIE À BORD

A l'intérieur, l'espace est à la mesure de son gabarit. Il y a de la place pour les occupants et bien sûr pour les bagages qui trouveront place dans les 490 litres de volume du coffre dont le hayon s'ouvre électriquement. Les bras chargés ? Passez simplement le pied sous le bouclier arrière pour commander l'ouverture de ce dernier. L'atmosphère est un peu sombre à l'intérieur, mais quelques touches chromées égayent les contours de la console, les contre-portes ou la planche de bord. On apprécie les commandes de climatisation par l'intermédiaire de gros boutons physiques à la manipulation aisée. La taille des écrans évolue également par rapport au millésime précédent. Le combiné numérique devant le conducteur (à l'affichage personnalisable) passe à 12,3 pouces et l'écran multimédia s'agrandit de 9 à 10,5 pouces. Il affichera la navigation, les paramètres du véhicule ou autres informations audio. Autre nouveauté, votre smartphone pourra être dupliqué sur ce dernier par Android Auto et Apple CarPlay désormais sans fil. La vigilance du conducteur pourra être renforcée par le panel d'aides à la conduite, toutes de série



: Freinage collision piétons et cyclistes, Maintien dans la voie, Régulateur adaptatif jusqu'à l'arrêt et redépart automatique ou autres Contrôle des angles morts. Nous avons apprécié le volant chauffant ainsi que les sièges (même à l'arrière) lors de notre essai hivernal.

SUR LA ROUTE

Avec un poids sur la balance de presque 2 tonnes, le Suzuki Across peut compter sur son système Hybride Rechargeable de 306 ch (puissance combinée) pour évoluer aisément sur le bitume, les chemins ou encore la neige. Composé d'un bloc essence de 2,5 litres de 185 ch et accouplé à trois moteurs électriques totalisant 180 ch (2 sur l'essieu avant et un autre pour le train arrière) l'ensemble permet de rouler sur différents modes. L'autonomie en 100 % électrique (EV) est sa-

tisfaisante pour ce grand véhicule. Vous pourrez ainsi parcourir jusqu'à 75 km et même presque 100 si vous restez en milieu urbain. On peut même rouler jusqu'à 135 km/h avec ce mode (attention toutefois à l'autonomie qui pourrait fondre rapidement). Lorsque vous le sollicitez, le baroudeur combine l'ensemble des moteurs pour délivrer toute sa puissance. La technologie E-Four, pour 4 roues motrices, permet à l'Across de bénéficier de la traction intégrale en envoyant jusqu'à 80% de la motricité à l'arrière grâce à un moteur électrique de 40 kW monté sur l'essieu arrière. Enfin, un mode Trail permet d'évoluer sur des terrains très glissants en favorisant la motricité sur les roues en contact avec le sol et en excluant les autres roues indépendamment. Si vous voulez préserver la batterie ou la recharger plus rapidement, le mode recharge (CHG HOLD) peut

être utilisé, mais là, c'est la consommation de carburant qui peut être excessive. Au quotidien, le plus pertinent est de laisser le mode Hybride (HV) enclenché et laisser faire l'électronique. Cela permet une optimisation automatique des deux modes afin de favoriser l'agrément de conduite et, encore une fois, les consommations. A domicile, le nouveau chargeur embarqué de 6,6 kW permet de recharger la batterie de 18,1 kWh en 3 heures contre 5 auparavant. Enfin, le conducteur pourra aussi choisir ses propres modes de conduite avec 3 niveaux : Eco, Normal ou Sport, pilotés par une molette à portée de main sur la console. Le plus puissant des Suzuki est facturé 55 290 €.

L'essai complet et plus de photos sur autoweekend.wixsite.com/drive

Texte / Photos © Thierry ANDRE