

## Suzuki Vitara Hybrid

## Le baroudeur devient vertueux

De nombreux Vitara se sont succédés depuis 1988 avec des carrosseries variées. Aujourd'hui, celui qui reste un des modèles les plus connus de la marque passe à l'hybride. Essai en Nord-Ardèche, autour d'Annonay

**L**es lignes du Vitara commencent à dater, mais elles respirent toujours une certaine virilité. Depuis le lancement de cette génération, en 2015, il a subi de menues évolutions lors de son restylage en 2018. La face s'est quelque peu modernisée avec une calandre chromée sur Style et des feux LED revisités. Pour crapahuter sur les chemins, les jantes en acier de 16 pouces de la version d'accès Avantage laissent la place à une monte de 17 pouces en alliage sur la finition Privilège. Elles seront polies sur Style, version positionnée en haut du tableau des finitions. Avec une longueur contenue de 4,18 m, et un poids à vide qui n'excède pas 1,4 tonne (en version 4X4) le japonais reste à l'aise et maniable dans toutes les circonstances. Le volume du coffre est un peu amputé de quelques litres, comme souvent le cas avec les hybrides, la faute au logement des batteries. Il est de 362 litres en motorisation hybride 48V et de seulement 289 litres si vous choisissez votre Vitara en full-hybride, auto-rechargeable.

## VIE À BORD

Malheureusement très peu d'évolution à bord. Le Vitara conserve la planche de bord de son lancement

en 2015. L'horloge analogique entre les aérateurs sera une des seules fantaisies. Toutefois, l'équipement de sécurité est bien présent avec les dernières aides à la conduite. L'essentiel est là avec, en version de base, l'allumage automatique des feux, l'aide à la correction de trajectoire, le freinage d'urgence ou encore le régulateur adaptatif (avec fonction Stop & Go dès le deuxième niveau de finition qui permet, dans les embouteillages, un arrêt et redémarrage automatique sans toucher à l'accélérateur). En montant en gamme, on pourra disposer de la détection d'angles morts ou encore de la caméra de recul. Le toit ouvrant panoramique sera de série sur la version Style tout comme les sièges garnis de cuir synthétique ou les capteurs de stationnement. L'écran multimédia sera de série en milieu de gamme et propose, sur ses 7 pouces de largeur, la réplique de votre smartphone.

## SUR LA ROUTE

Le vrai changement de ce Vitara se trouve donc sous le capot, car il succombe au charme de l'hybride. Deux puissances sont disponibles, mais avec deux technologies différentes. L'hybridation légère 48 Volts, dite aussi Mild-Hybrid ou Micro-Hy-



bride, donne un coup de pouce lors des accélérations avec un surcroît de puissance équivalent à 14 petits chevaux. Toutefois, la puissance cumulée reste celle du bloc 1.4 Boosterjet soit 129 ch. La vraie nouveauté, c'est la deuxième solution avec l'adoption de la technologie full-hybride, auto-rechargeable, notre essai. Cette version est constituée d'un bloc 1,5 litre de 102ch couplé à un moteur électrique de 33 ch. La puissance cumulée est alors de 115 ch. Certes, elle est un peu plus faible que sa cousine 48V, mais avec cette version, il est possible de rouler quelques kilomètres en électrique ou de combiner les deux sources d'énergies. De plus,

la touche ECO sollicitera davantage le moteur électrique pour des consommations moins élevées. Notons que le système full-hybride recharge la batterie en roulant, pas besoin de brancher le véhicule. Si la conso annoncée est de 5,8 l/100 km, nous avons réalisé un honorable 6,5 dans nos conditions d'essai. Notre version AllGrip, la dénomination 4 roues motrices du constructeur du soleil levant, propose, à l'aide d'une molette sur la console, 4 modes de conduite, Auto, Sport, Neige ou Lock pour verrouiller le différentiel. Le système détecte la perte d'adhérence et envoie la puissance sur l'essieu qui en a besoin.

La version d'entrée de gamme, Avantage, facturée 24 490 €, est uniquement proposée en 2 roues motrices et micro hybridation 48 V. Nous vous conseillons de vous diriger vers les finitions Privilège ou Style pour bénéficier du système 4 roues motrices disponible avec les deux solutions d'hybridation et les 4 modes de conduite. Attention toutefois, seule la version auto-rechargeable (115 ch) est équipée de la boîte automatique et les palettes au volant. Notre essai, 1,5 Dualjet Hybrid Auto Allgrip 115 est affichée à 32 640 €. *Tous les essais complets sur [autoweekend.wix.com/drive](http://autoweekend.wix.com/drive)*

Texte / Photos © Thierry ANDRE

