LE SUZUKI VITARA ENFIN DISPONIBLE EN VERSION 100% ELECTRIQUE !

écrit par Luc Vandersleyen



Le SUZUKI VITARA est arrivé sur le marché en 1988. Il complétait la gamme des petits 4×4 SJ 410 et 413, devenu Jimny. Il était plus confortable et plus urbain et s'adressait à une **clientèle jeune et branchée.** Bien sûr, en 38 ans il a été décliné en 2 et 4 roues motrices, avec des moteurs essence ou diesel, mais, aussi, en Full Hybrid ou en Hybrid 48V depuis 2015. A cette époque, le petit constructeur japonais voulait proposer une version 100% électrique, mais sa clientèle n'était pas encore prête. Ainsi, Suzuki a rajeuni le design de sa version de 2014 avant de nous montrer un **concept 100% électrique en 2023** et de nous présenter la **version définitive** au Salon de Bruxelles **en Janvier 2025**. Il a fallu attendre près d'un an, encore, avant que cette version e-VITARA ne soit commercialisée. Sa présentation commerciale a coïncidé avec celle du TOYOTA Urban Cruiser et ce n'est pas un hasard. Si c'est bien SUZUKI qui a développé ce petit SUV 100% électrique, le Toyota Urban Cruiser FWD 61 kWh en est le clone avec la même technique, une carrosserie à peine modifiée et un habitacle identique. Voici l'essai de ce SUZUKI e-VITARA.




2-HUH-393


2-HUH-393


SUZUKI
2-HUH-393



PRESENTATION DE NOTRE SUZUKI e-VITARA 100% électrique de 174 ch et Batterie de 61 kWh FWD GLX :

SUZUKi a construit cette version 100% électrique sur une **nouvelle plateforme « Heartect-e 400 V ».** Cette dernière fait l'économie de renforts, mais protège efficacement la batterie. L**'empattement est 20 cm plus grand** que celui des autres Vitara. Il est de 2,7 m. Pour la motorisation, **Suzuki a opté pour le principe de l'eAxle,** c-à-d que le moteur électrique, l'onduleur et le réducteur sont regroupés en un ensemble compact. Grâce à cela, il y a moins de poids, c'est plus simple et il y a moins de câbles. Ainsi, notre **e-VITARA, avec sa batterie de 61 kWh,** développe **174 ch avec un couple de 189 Nm.** Bien sûr, spécialiste des 4×4, SUZUKI propose aussi une version 4×4 munie d'un second moteur à l'arrière, qui développe 65 ch. Les 2 essieux sont tout-à-fait indépendants. Il n'y a, donc, pas d'arbre de transmission entre-eux. Cette version 4×4 s'appelle

« AllGrip-e » et sa puissance est de 184 ch avec un couple de 307 Nm. Afin d'avoir l'effet d'un différentiel à glissement limité, cette version dispose d'un mode « Trail » qui utilise les freins pour donner plus de motricité à la roue opposée…. Signalons que la batterie lithium-fer-phosphate (LFP) est proposée en 2 capacités : 49 ou 61 kWh. Comme signalé, notre véhicule, ainsi que la version 4×4, sont équipés de la plus grosse. Le constructeur annonce une autonomie de 426 km. Pour la recharge en AC, nous disposons d'un chargeur embarqué de 11 kW. En DC, on est limité à 90 kW et il faudra 38 minutes pour passer de 20 à 80% de charge. Ce modèle 100% électrique dispose d'une nouvelle carrosserie, alors que les Vitara thermiques Hybrides 48 V sont toujours proposées à la vente. Ainsi, notre e-Vitara, avec ses roues placées aux 4 coins apparait plus musclé avec une longueur de 4,275 m, une largeur de 1,80 m et une hauteur de 1,635 m et donc, 9 cm plus long, 2,5 cm plus large et 3,5 cm plus haut. Les **faces avant et arrière** sont **très différentes** avec des blocs optiques à triples niveaux à l'avant et à l'arrière et beaucoup plus modernes. L'**arrière** est **très massif** et les **passages de roue** sont **plus marqués,** mais Le résultat est très réussi.






VITARA








16:45
19.0°C
Accueil
Applis
Média
Nav.
30
20
10
0
kWh/100 km
Conso. instant.
77%
Dist. Estimée
274 km
Conso. moyenne
30.0 kWh/100 km
Clim.
Véhicule
Tél.
Param.
Flux d'énergie
Historique
TPMS
VE
Minut. charge



L’**habitacle** est classique, mais **moderne et habillé de matériaux de qualité.** Le tableau de bord est bien dessiné et moderne avec son double écran. Devant le chauffeur on trouve le combiné d’instruments numérique de 10,25 pouces et au centre l’écran tactile de 10,1 pouces. Il y a encore des boutons physiques pour la climatisation et la radio, et sous l’écran central, une **belle console à 2 niveaux.** Sur la partie supérieure, une molette tournante pour la commande de la transmission. A côté, quelques boutons pour les modes de conduite, un espace à induction pour le smartphone et des porte- gobelets. Les prises USB et d’allume-cigares se trouvent à l’étage inférieur. Les sièges, recouvert d’un cuir recyclé, style Alcantara gris, ont belles allures et sont accueillants tant à l’avant qu’à l’arrière. En plus, les passagers de la banquette arrière -coulissante- peuvent régler l’inclinaison du dossier. Le **coffre,** lui, n’est vraiment **pas très grand avec ses 310 litres**, banquette avancée, mais **562 l. dossiers de la banquette rabattus.** Le système d’infodivertissement demande un peu d’habitude. Apple CarPlay et Android Auto sont présents, mais très difficiles à trouver. Les menus ne sont pas, non plus, organisés de manière logique. Enfin, l’écran n’est pas très réactif… En plus, nous avons eu plusieurs « bugs » : Erreur de jeunesse ? Signalons, aussi, que notre SUZUKI e-Vitara pèse 1.835 kg et qu’en charge maxi, il peut arriver à 2.250 kg.

EN ROUTE AVEC NOTRE SUZUKI e-VITARA GLX 2WD de 174 ch (128kW) et Batterie de 61 kWh :

Nous trouvons facilement une bonne position de conduite et nous démarrons en douceur et en silence. **En ville,** nous sélectionnons l’« **e-Pedal** » et nous nous déplaçons avec facilité. Notre **visibilité** est **excellente** et le véhicule se révèle **très silencieux.** En plus, les **bonnes caméras** nous aident lors de nos manœuvres et le **diamètre de braquage** n’est que de **10,4 mètres. Sur routes,** nous sélectionnons le **mode** « **ECO** »

pour préserver notre autonomie, puisque **rechargé à 100%,** notre véhicule affiche une **autonomie de 365 km**. Nous remarquons rapidement que la **direction manque** un peu **de ressenti,** mais le Suzuki se place facilement en virage. Nous constatons aussi, qu'il n'aime pas trop être bousculé, aussi, nous adoptons une conduite de bon père de famille. Le confort des suspensions est correct avec, à l'avant, une suspension McPherson avec châssis de suspension de type berceau et une suspension arrière multibras. Malheureusement, avec les jantes de 19 pouces (pneus : 225/50R19), les inégalités du revêtement routier se font, parfois, ressentir assez fort. **Sur autoroutes,** nous évitons les vitesses proches de 120 km/h et restons le plus souvent **entre 100 et 110 km/h** afin de **préserver notre autonomie.**




2-HUH-393


2-HUH-393

LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE SUZUKI e-VITARA GLX 2WD de 174 ch (128 kW) et Batterie de 61 kWh :

Au cours de notre semaine d'essai **nous avons consommé en moyenne 20,8 kWh/ 100 km.** Alors que la consommation indiquée était de 30 kWh ??? Bien sûr, les températures étaient redescendues sous les 10°C, ce qui correspond à une **autonomie de l'ordre de 315 km.** En plus les recharges sont plutôt lentes. Sur les petites bornes Bruxelloise de 7,4 kW il nous a fallu plus de 3h30 pour récupérer 100 km. Ce qui est très moyen, mais devrait convenir à un grand nombre d'utilisateurs. Le prix de notre **SUZUKI e-VITARA GLX 2WD de 174 ch (128kW) avec Batterie de 61 kWh était, de 38.900 Euros.**

Il faut signaler que pour ce prix, ce e-Vitara est très bien équipé :

- Pompe à chaleur
- Caméra à 360°
- Climatisation automatique
- Systèmes de sécurité
- Capteurs de stationnement
- Phares LED
- L'audio premium Infinity by Harman
- Chargeur de smartphone par induction
- Le toit panoramique en verre
- Le réglage électrique du siège conducteur
- Seillerie semi-cuir
- Jantes de 19 pouces

Garantie de 5 ans ou 100.000 km et 10 ans et 200.000 km pour la batterie.


2-HUH-393


SUZUKI
2-HUH-393



LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	75,79€	1228,48€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	102,96€	102,96€	0,00€

[redacted]

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen