



Jimny ★ *communiqué*



La matière dont on fait les légendes

En 2012, le Jimny fête ses 14 ans d'existence. Un bail! Creusez votre mémoire et vous constaterez que les quelques voitures qui ont vécu au moins aussi longtemps sont devenues des légendes. C'est évidemment tout le mal que nous souhaitons à notre Jimny. Entrer dans le club des véhicules dont les amateurs se souviennent avec émotion serait la plus belle des récompenses. Cela dit, même si nous semblons parler en regardant en arrière, ce n'est pas le cas. La carrière du Jimny n'est pas encore finie. Certes la version Cabrio a tiré sa révérence fin 2009, mais le Jimny Metal Top continue et continuera à arpenter les routes et les pistes pendant un moment encore. Obstination de la part de Suzuki? Peut-être. Mais pas seulement, puisque le Jimny convainc encore chaque année des milliers de conducteurs. Comment l'expliquer? Voyons cela...

Faire partie du paysage


Le monde actuel est quelque peu schizophrène. D'une part on n'a jamais autant vendu de 4x4 (ou plutôt de SUV plus ou moins 4x4). D'autre part, on regarde ce type de véhicule avec méfiance, voire hostilité. Les 4x4 et apparentés sont le bouc émissaire du monde automobile, l'automobile étant déjà le bouc émissaire de bien des malheurs du monde. Pourtant, demandez à un conducteur de Jimny combien de fois par semaine il doit essayer des regards hargneux ou des remarques agressives. Il ne comprendra pas de quoi vous lui parlez. Parce que justement le Jimny est là depuis 13 ans, il fait partie du paysage. C'est d'ailleurs pour cela qu'il a été conçu : faire partie du paysage, de tous les paysages.

Paysage sauvage

Car rappelons que le Jimny est avant tout un authentique 4x4 dont les capacités de franchissement laissent sans voix. Châssis séparés, suspensions à fort débattement, moteurs configurés pour le couple, transmission 4 roues motrices robuste, réduction de pont, verrouillage de différentiel... Rien ne manque au Jimny pour faire face aux situations les plus exigeantes, qu'elles soient rencontrées dans les loisirs ou dans le travail. Bien sûr, ce n'est pas dans ce genre de situation que la discrétion du Jimny est un atout. Personne n'a jamais reproché à un agent des eaux et forêts ou à un chef de chantier (quelques-unes parmi les professions qui adorent le Jimny) de rouler en 4x4.

Paysage urbain

C'est plutôt en ville que le Jimny tire son épingle du jeu. Cette fois non par ses aptitudes, mais bien par sa faculté de faire tout petit. D'ailleurs il l'est. Comment définir autrement un véhicule long de 3,63 m et large de 1,60? Comment le ranger dans la catégorie honnie des « gros 4x4 » quand n'importe quelle « petite » voiture d'aujourd'hui est plus encombrante? Le Jimny a beau afficher des phares imposants, une calandre à barreaux, des pare-chocs bombés et des passages de roues musclés, il n'en reste pas moins d'une efficacité redoutable en ville, avec même des atouts dont ne dis-



posent pas les citadines, comme une conduite surélevée et une vaste surface vitrée, gages d'une visibilité périphérique de très haut niveau.

Motorisation & Transmission

Le Jimny comme les autres a le souci de toujours répondre aux normes d'émissions des différents marchés sur lesquels il est présent. C'est pourquoi depuis début 2011, la motorisation 1.5 DDiS n'est plus disponible. Reste donc une vieille connaissance, qui a accompagné le Jimny depuis ses débuts, tout en subissant de perpétuelles améliorations.

1.3i

Le Jimny et le 1.3i, c'est la formule gagnante, car l'un est toujours à la hauteur de la robustesse de l'autre. Par ailleurs, on pourra souligner une certaine ironie de l'histoire : entre l'apparition du Jimny et aujourd'hui, la tendance dans le monde automobile s'est inversée. Dans un premier temps, le mot d'ordre était « Plus de cylindrée, plus de puissance ». Puis peu à peu, le souci environnemental a gagné le public, probablement favorisé par un autre facteur : une facture carburant en croissance vertigineuse. Après le « plus plus plus », la tendance repartit en direction du Downsizing. Une situation idéale pour le Jimny, downsizé de nature.

Un autre retournement de situation semble aussi jouer dans le bon sens pour le 1.3i : après des années de diésélisation à outrance, le message que certains journalistes ont tenté de faire passer depuis de longues années semble enfin entendu : le diesel n'est pas bon pour tout le monde.

Cela dit, le 1.3i n'a pas attendu qu'on s'intéresse à nouveau à lui sans se remettre en question. Il a en effet gagné 5 chevaux pour atteindre aujourd'hui 85 ch à 6.000 t/min. Son couple progresse de manière plus significative : il passe de 104 à 110 Nm mais ce couple maxi est surtout disponible 400 tours plus tôt qu'avant, soit 4.100 t/min. Et rappelons enfin que la courbe de couple de ce moteur est étudiée pour le franchissement, la quasi-totalité de ces 110 Nm est donc déjà au travail dès 2.000 tours.

Enfin la consommation a été revue à la baisse : elle passe de 7,3 à 7,1 l/100 km (CO2 de 162 g/km).

Le moteur peut au choix être associé à une boîte manuelle 5 rapports ou à une automatique 4 rapports.

Drive Action 4x4

Nous nous plaisons à le répéter une nouvelle fois : le Jimny est un 4x4, un vrai, en ce sens que ses 4 roues motrices ne sont pas là que pour en parler avec le voisin. Ici, la transmission 4x4 sert à se sortir d'un faux pas en hiver par exemple, mais peut surtout servir à assouvir les envies d'exploration du conducteur. Les capacités de franchissement du Jimny sont réellement de très haut niveau. Par contre, Suzuki a toujours pensé que 2 roues motrices étaient largement suffisantes en ville ou sur route. C'est pourquoi en mode normal, le Drive Action 4x4 désactive la transmission aux roues antérieures. Cela est synonyme de moins de pièces en mouvement, donc de moins de consommation. Lorsque le besoin s'en fait sentir une simple pression sur le bouton 4WD engage la transmission 4x4 et le verrouillage de différentiel central. Enfin pour les situations extrêmes, on enfonce le bouton 4WD-L, ce qui engagera la réduction de pont.



Châssis

Un bon moteur et une bonne transmission ne suffisent pas à faire un bon 4x4. La façon dont le véhicule est relié au sol compte au-moins tout autant.

Le Jimny reste fidèle aux fondamentaux du véhicule tout-terrain puisqu'il repose sur un solide châssis en caisson. Huit fixations attachent fermement les tôles, formant ainsi une robuste structure. Les essieux rigides sont fixés au châssis par trois articulations à l'avant et trois également à l'arrière. Cette solution qui a fait ses preuves a été mise au point afin de pouvoir se frotter à tous les types de surface.

Autres éléments cruciaux du châssis : des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs à gaz. Plutôt que d'adopter une architecture de type McPherson, les ressorts et les amortisseurs sont ici séparés,



ce qui permet d'obtenir un plus long débattement de la suspension et d'évoluer sur des sols très accidentés.

Sur route normale, cette architecture assure une marche souple puisqu'elle est conçue pour faire face à des conditions bien pires. On parlera donc de véhicule confortable plutôt que dynamique.

Ajoutez à cela la légèreté des commandes et la direction assistée, et vous comprendrez ce qui fait du Jimny un véhicule redoutable en franchissement, sans que cela représente des efforts inconfortables pour le conducteur.



Sécurité

La sécurité n'est peut-être pas l'argument commercial principal du Jimny, pourtant de par son concept même, il se veut garant de l'intégrité physique de ses occupants, et des autres : position de conduite surélevée, vastes surfaces vitrées assurant une excellente visibilité périphérique, robustesse du châssis en caisson qui limitera considérablement les déformations internes... Autant de facteurs de sécurité qu'il n'a pas fallu « ajouter » au Jimny.

Au fil des générations par contre, il a gagné d'autres équipements devenus incontournables comme les barres de renforts latérales, l'ABS et le répartiteur de freinage, les airbags, les ceintures de sécurité à prétentionneur et limiteur d'effort... Ce n'est pas parce qu'on est né il y a 14 ans qu'on doit avoir 14 ans de retard en matière de sécurité!

JIMNY 3P CARACTERISTIQUES TECHNIQUES		METAL TOP 1.3 essence	
		5 M/T	4 A/T
DIMENSIONS			
Longueur hors tout	mm	3.665	
Largeur hors tout	mm	1.600	
Hauteur hors tout			
— sans rails de toit	mm	1.670	
— avec rails de toit	mm	1.705	
Empattement	mm	2.250	
Voie avant	mm	1.355	
Voie arrière	mm	1.365	
Garde au sol	mm	190	
Cercle de braquage (diamètre)	m	9,8	
APTITUDES EN TOUT TERRAIN			
Angle de sortie à l'avant	kg	37°	
Angle de sortie à l'arrière	kg	46°	
Angle longitudinal	kg	31°	
POIDS			
Poids à vide (min / max)	kg	1.060 / 1.090	1.075 / 1.105
Poids total autorisé	kg	1.420	
Remorque sans frein (max)	kg	350	
Remorque avec frein (max)	kg	1.300	
MOTEUR			
Type		M13A	
Cylindres		4	
Nombre de soupapes		16	
Cylindrée	cc	1.328	
Alésage x course	mm	78,0 x 69,5	
CV Fisc		7	
Taux de compression		9,5 : 1	
Puissance maximale	kW (cv) / tpm	62,5 (85) / 6.000	
Couple maximal	Nm / tpm	110 / 4.100	
Alimentation		Injection Multipoint	
Vitesse maximale	km/h	140	135
Accélération	sec (0-100 km/h)	14,1	17,2
CONSUMMATION DE CARBURANT (CEE)			
Urbain	l/100km	8,9	9,0
Interurbain	l/100km	6,0	6,3
Mixte	l/100km	7,1	7,3
Volume réservoir de carburant	l	40	
TRANSMISSION			
Type		5 M/T	4 A/T
Rapports	1	4,425	2,875
	2	2,304	1,568
	3	1,674	1,000
	4	1,190	0,696
	5	1,000	-
	Marche arrière	5,151	2,300
Rapport de différentiel final		4,300	4,090
CAPACITE			
Volume du coffre	litres	113	
Avec sièges rabattus	litres	324	
Volume max.	litres	816	
Nombre de places		4	
CHASSIS			
Direction		Ecran à billes	
Suspension avant		Essieu rigide 3 points à amortisseurs	
Suspension arrière		Essieu rigide 3 points à amortisseurs	
Freins avant		Disques	
Freins arrière		Tambours , machoire de frein cambrée et tendue	
Pneumatiques		205/70R15	
EMISSION			
CO2	gr/km	162	167
Norme d'émission		Euro 5	



Equipement

JIMNY JX

EQUIPEMENT DE SERIE

CONFORT

- Direction assistée
- Radio + CD
- 2 haut-parleurs

SECURITE

- ABS
- Système "Drive Select" 4x4
- Airbags frontaux
- Ceintures de sécurité à 3 points à l'avant et à l'arrière (2)
- Pré-tensionneurs avec limiteurs de force à l'avant
- Ceintures de sécurité réglables en hauteur à l'avant
- Barres de renfort latérales dans les portières
- Système antidémarrage codé (immobiliser)

EXTERIEUR

- Jantes en acier 15"
- Roue de secours
- Vitres teintées
- Phares halogènes réglables en hauteur
- Lave/essuie-glaces avant à intermittence
- Lave/essuie-glace arrière à intermittence
- Dégivrage arrière
- Troisième feu stop surélevé
- Couvre-roue de secours rigide

HABITACLE

- Eclairage de l'habitacle avant (3 positions)
- Volant à 3 branches en uréthane
- Poignées de maintien (1 à l'avant, 2 à l'arrière)
- Porte-gobelets avant et arrière
- Pare-soleil (conducteur et passager)
- Miroir de courtoisie + porte-ticket (conducteur)
- Rétroviseur avec fonction anti-éblouissement
- Banquette arrière rabattable en 2 parties (50/50)
- Trappe à essence déverrouillable de l'intérieur
- Prise 12V
- Cendrier
- Espaces de rangement dans le coffre

TABLEAU DE BORD

- Avertisseur d'oubli d'extinction des phares
- Avertisseur d'oubli de clé de contact
- Avertisseur "peu de carburant"
- Signal de portière ouverte
- Compte-tours

JIMNY J LX 'X-CITEMENT'

EQUIPEMENT SUPPLEMENTAIRE (à la version JX)

- Jantes en alliage (15")
- Baguettes latérales de protection en couleur carrosserie
- Pare-chocs en couleur carrosserie
- Barres de toit
- Phares antibrouillard avant
- Rétroviseurs extérieurs en couleur carrosserie
- Rétroviseurs extérieurs électriques
- Lève-vitres avant à commande électrique
- Verrouillage central
- Commande à distance d'ouverture des portes
- Airconditionné manuel
- Miroir de courtoisie + porte-ticket (passager)
- Vide-poches dans les portières
- Peinture métallisée