

Suzuki Jimny – Historique

«Une «kei car» (du japonais «Keijidosha» voitures légères) 4x4 capable d'affronter les routes accidentées et d'aller dans des endroits jusqu'alors inaccessibles en voiture.» C'est sur la base de cette philosophie qu'est né le LJ10, le premier modèle de la série Jimny, en 1970. Seul et unique authentique 4x4 sur le segment japonais des «kei cars», il fait sensation sur le marché des modèles à transmission intégrale, alors composé exclusivement de véhicules de grand gabarit et de forte cylindrée. Après près d'un demi-siècle, Suzuki redéfinit ses technologies pour répondre aux attentes des clients actuels. La passion de la marque Suzuki et toutes les technologies mises au point année après année n'ont cessé d'évoluer pour donner naissance aujourd'hui au tout nouveau Jimny. Le nouveau Jimny reste un authentique 4x4 compact et léger, et un chef-d'œuvre dans l'histoire de la technologie de transmission intégrale de Suzuki.

Première génération (1970 –)

Le développement du LJ10, le premier véhicule 4x4 léger de Suzuki, débute en 1968. Pour qu'il puisse satisfaire aux exigences d'un véhicule tout-terrain, il est soumis à toute une batterie de tests rigoureux : il est ainsi lâché au sol à une hauteur d'un mètre et subit des essais de résistance sur les sables volcaniques du Mont Fuji. Il est commercialisé en mars 1970 et se veut alors le premier 4x4 de série du segment japonais des «kei cars». Conçu pour un usage professionnel, il s'inscrit comme un véhicule compact trois places, ne pesant que 600 kg pour un empattement de 1930mm. Il est doté d'un châssis en échelle, d'une boîte de transfert à gamme courte et d'essieux rigides - autant d'équipements repris sur ses successeurs, de ressorts à lames pour faire face aux fortes charges exercées sur sa caisse compacte et légère, et de portes en toile zippées. Le premier LJ est animé par un petit moteur 2 temps 2 cylindres de 360 cm³ refroidi par air développant 25 ch. Fort de sa philosophie exclusive et de ses humbles mais solides performances, il rencontre un vif succès non seulement auprès des clients professionnels mais également auprès de conducteurs non amateurs de tout-terrain.

Avec une clientèle croissante, le LJ évolue pour répondre aux différentes demandes du marché. Face à la forte demande émanant des régions enneigées, le LJ20 qui fait ses débuts deux ans plus tard, en 1972, est équipé d'un moteur refroidi par eau et affiche de meilleures performances de chauffage. Une version type van est ajoutée à la gamme, et la calandre exclusive avec ouvertures verticales est également adoptée à partir de ce modèle.

Face au succès des LJ10 et LJ20 au Japon, en 1974, le LJ50 équipé d'un moteur deux temps trois cylindres de 550 cm³ refroidi par eau et développant une puissance accrue est exporté vers l'Amérique centrale/du Sud, le Moyen-Orient et l'Océanie, et gagne vite ses galons de baroudeur. Ce qui n'était à l'origine qu'un véhicule utilitaire monte progressivement en gamme, et ses exportations ne cessent d'augmenter. Le dernier modèle LJ, le LJ80, fait ses débuts en 1977 ; Suzuki le dote d'un moteur de plus forte cylindrée afin d'optimiser ses performances et de répondre aux attentes du marché mondial. Avec des passages de roue avant élargis et des passages de roue arrière évasés, le LJ80 affiche un design plus élégant.

Le capot moteur, toujours maintenu par des clips à ressort comme sur les précédentes versions, est légèrement surélevé pour permettre de loger le nouveau moteur quatre temps quatre cylindres de 800 cm³ refroidi par eau développant 41 ch, évolution majeure de ce millésime. Le LJ80 est le premier véhicule à moteur quatre temps de Suzuki, et la série LJ s'est vendue dans 109 pays.

Les ventes cumulées de la série LJ Jimny de première génération se sont élevées à 243000 unités.

Deuxième génération (1981 –)

En 1981, le Jimny bénéficie d'un restylage complet après 11 ans d'existence depuis le lancement du LJ10. Les véhicules 4x4 gagnant en popularité en Europe et en Amérique du Nord, la demande en faveur du LJ a suivi la tendance, et la deuxième génération, le SJ410, a été développée de manière stratégique pour relever les défis du marché mondial.

Avec son design acéré, le SJ410 fait évoluer l'image de l'ancien Jimny perçu comme un véhicule purement pratique, et s'inscrit comme un véhicule tout-terrain élégant tout aussi à l'aise en ville qu'en tout-terrain. L'objectif de ce véhicule est également de séduire tant la gente masculine que féminine, offrant un espace intérieur et un confort de conduite maximisés. Toujours fidèle à son héritage tout-terrain, il se dote d'une suspension à ressorts à lames, reprise de ses prédécesseurs, et affiche des angles d'attaque et de fuite accrus. Sous sa nouvelle carrosserie se cache un tout nouveau moteur quatre temps quatre cylindres de 1000 cm³ développant 45 ch. Fort de ses hauts niveaux de puissance et de couple, il démontre ses performances tant sur route qu'en tout-terrain, contribuant à l'expansion du marché des 4x4 de loisirs.

En 1984, le SJ413 voit le jour avec pour objectif de partir à l'assaut du marché mondial. Il se dote d'un moteur 1,3 litre avec un bloc aluminium léger, soit la plus grosse motorisation jamais montée sur un véhicule Suzuki à l'époque. Sa popularité se développe si rapidement à l'échelle mondiale que sur 10000 unités produites par mois au Japon, 7000 sont destinées à l'export. Diverses améliorations sont apportées année après année, notamment l'introduction d'une direction assistée et d'une boîte manuelle à 5 rapports, pour faciliter la conduite. Le confort de suspension est nettement amélioré par le passage de la suspension à ressorts à lames, adoptée depuis la première génération, laquelle était robuste mais affichait des performances d'absorption des vibrations insuffisantes, à l'actuelle suspension à 3 bras à ressorts hélicoïdaux, affichant de solides performances tant sur route qu'en tout-terrain.

Diverses versions de la deuxième génération sont lancées, parmi lesquelles des versions bâchées, des versions à voie large et empattement long et des versions pickup, sur certains marchés sélectionnés en fonction de la demande. Ce modèle de deuxième génération est également produit sur plusieurs sites, notamment au Japon, en Espagne et en Inde, et commercialisé sous différentes dénominations - Samurai, Caribbean et Sierra - dans divers pays et régions du monde.

Les ventes cumulées du Jimny de deuxième génération se sont élevées à 1693000 unités.

Troisième génération (1998 –)

Le Jimny de troisième génération fait ses débuts en 1998. Bien qu'il conserve son caractère baroudeur, il offre un plus haut niveau de confort ainsi qu'une stabilité et une manœuvrabilité optimisées, y compris sur route. Son extérieur a été redessiné, il présente désormais une forme arrondie rehaussant l'aérodynamique de sa caisse, tout en conservant les attributs emblématiques du Jimny au niveau des ouvertures verticales de la calandre. Ce nouveau design fait évoluer son image traditionnelle de véhicule 4x4 et inaugure de nouvelles lignes. Son empattement est allongé pour offrir un habitacle plus spacieux, et les porte-à-faux sont raccourcis pour bénéficier d'angles d'attaque et de fuite maximisés. Le châssis en échelle et la suspension rigide à 3 bras ont été recalibrés pour rehausser encore le confort sur route et les aptitudes en tout-terrain. La nouvelle transmission intégrale à prise temporaire permet de passer du mode deux roues motrices au mode quatre roues motrices sans arrêter le véhicule, offrant une exceptionnelle réactivité aux variations des conditions météorologiques et de route. Tout aussi à l'aise en ville qu'en tout-terrain et répondant ainsi à toutes les attentes, le Jimny de troisième génération continue de séduire les clients du monde entier, 20 ans après le lancement de la version d'origine.

Les ventes cumulées du Jimny de troisième génération se sont élevées à 918000 unités.

Quatrième génération (2018 –)

En 2018, le Jimny connaît une nouvelle évolution. Perpétuant l'esprit de ses prédécesseurs tant prisés et incarnant le concept fondamental du Jimny qui se veut le «seul et unique 4x4 léger et compact», le nouveau Jimny se distingue par une fonctionnalité et une commodité encore rehaussées tant sur le plan du style que des performances. Conçu comme un «outil pour professionnels», il reprend l'ADN du modèle et hérite d'un robuste châssis en échelle, d'une transmission intégrale à prise temporaire avec boîte de transfert et d'une suspension à essieu rigide à 3 bras avec ressorts hélicoïdaux, autant d'attributs clés en tout-terrain. Son extérieur se veut simple et élégant, avec une caisse conçue dans les moindres détails pour exprimer ses capacités en tout-terrain. L'intérieur témoigne de son esprit d'aventure avec un design à la fois simple, pratique et sobre. Il offre une caisse compacte et d'exceptionnelles performances en tout-terrain pour partir à l'assaut des routes les plus accidentées, mais ses aptitudes sur route n'en sont pas pour autant compromises, grâce à son châssis en échelle rigide et à ses suspensions optimisées, gages d'un excellent confort de conduite et d'une tenue de route irréprochable. Côté motorisation, le Jimny 2018 se dote d'un bloc 1,5 litre plus puissant et écoénergétique. Le nouveau Jimny a été retravaillé pour répondre aux attentes des professionnels et des fans du modèle, mais aussi pour le plus grand plaisir des citadins et des nouveaux clients du Jimny.

Le Jimny a enregistré des ventes cumulées de plus de 2854000 unités dans le monde et est vendu dans 194 pays et régions depuis près de 50 ans. Le nouveau Jimny continuera



Way of Life!

Communiqué de presse

d'être le compagnon idéal des professionnels et de séduire les aventuriers adeptes de la route ou du tout-terrain.

* Les spécifications et la disponibilité varient selon les marchés.

*² Les chiffres de vente s'entendent à mars 2018.

#