



Way of Life!

SUZUKI, UNE RÉFÉRENCE MONDIALE DE LA TECHNOLOGIE TOUT-TERRAIN

Du LJ10 au Grand Vitara



100^e ANNIVERSAIRE

SUZUKI LJ10

Le Jimny, pionnier de l'automobile tout-terrain

« Aller là où une automobile n'a jamais pu se rendre jusqu'ici » c'est toute la philosophie du LJ10 (pour Light Jeep), le Suzuki Jimny originel. Son développement débute en 1968, et passe par des phases de test originales : il est par exemple lâché au sol depuis une hauteur d'un mètre, part à l'assaut du Mont Fuji, ou dévale des escaliers pour démontrer ses compétences et sa robustesse. Avec sa transmission intégrale, sa boîte de transfert à gamme courte et ses essieux rigides, il se joue des chemins les plus accidentés en toute sérénité. Ses dimensions contenues lui valent de devenir le premier 4x4 à entrer dans la catégorie des « kei cars » (du japonais « Keijidosha » voitures légères). Commercialisé en 1970, le Jimny est un véhicule à trois places. Destiné à un usage professionnel, il est tout de suite adopté par les agriculteurs, les agents forestiers, mais aussi par tous ceux qui s'intéressent aux loisirs de plein air. Motorisé par un bloc à deux cylindres de 360 cm³

refroidi par air, il développe une puissance de 25 ch, suffisante au regard de son poids plume (600 kg). Avec son empattement très court –1,93 m–, il se faufile partout et prend à contre-pied le marché du 4x4, alors composé de modèles de grand gabarit et de forte cylindrée. Une philosophie qui va faire de lui une icône. Dès 1972, le LJ20 remplace le LJ10, dont il reprend le châssis en échelle, les ressorts de suspension à lames et les portes en toile zippées, mais refroidit son moteur par eau. En 1974, le Jimny est exporté avec un bloc à trois cylindres de 550 cm³. Il part à la conquête de l'Amérique Latine, du Moyen-Orient et de l'Océanie, où il est très vite identifié comme le baroudeur idéal. En 1977, Le LJ80 reçoit quant à lui un quatre cylindres (4 temps, une première pour Suzuki) de 800 cm³ et développant 41 ch.

Ce sera la dernière évolution d'une série vendue à 243 000 exemplaires dans 109 pays.



1968

Début du développement du Suzuki Jimny

DU LJ AU SJ

En 1981, le Jimny change tout. La demande pour les 4x4 progresse partout dans le monde, et il est prêt pour conquérir l'Amérique du Nord et l'Europe. Le SJ410 sort de son image d'utilitaire, et inscrit le Jimny dans la catégorie des 4x4 à l'aise en ville comme en tout-terrain. Il inaugure un nouveau quatre cylindres de 1 000 cm³ de 45 ch. Puis, en 1984 le SJ413 part à son tour à l'assaut du marché mondial, avec un moteur 1,3 l en aluminium. Sa popularité se développe si vite que 70 % de la production japonaise part à l'export. Au fil des ans, le Jimny se modernise avec une direction assistée et une boîte manuelle à 5 rapports. Le confort est aussi amélioré avec l'adoption d'une suspension à 3 bras et ressorts hélicoïdaux. Le Jimny « 2 » emprunte alors le chemin de la diversification avec des versions décapotables, à voie large et empattement long, ou pick-up. Il sera produit au Japon, en Espagne et en Inde, et sera

commercialisé sous plusieurs noms - Samurai, Caribian ou Sierra- selon les régions. Il rencontre un véritable succès : 1 693 000 exemplaires seront vendus.

Le Jimny « 3 » débarque en 1998. Toujours baroudeur, mais plus polyvalent sur route, il bénéficie d'un design revu, d'un empattement allongé pour un habitacle plus spacieux, et de porte-à-faux raccourcis qui offrent des angles d'attaque et de fuite généreux. Il conserve son châssis en échelle et sa suspension rigide à 3 bras, mais l'ensemble a été recalibré pour améliorer à la fois le confort sur route et les aptitudes en tout-terrain. Toujours plus adaptable, il adopte une nouvelle transmission intégrale à prise temporaire, qui permet de passer de deux à quatre roues motrices sans arrêter le véhicule. Une technologie et une fiabilité qui permettront au Suzuki Jimny de 3^e génération d'être vendu à 918 000 exemplaires.



1981 SUZUKI SJ410



1984 SUZUKI SJ413



1998 SUZUKI JIMNY « 3 »

JIMNY : LA STAR !



Le Jimny que nous connaissons tous aujourd'hui est arrivé en 2018. Perpétuant l'esprit de ses prédécesseurs, il se veut le « seul et unique 4x4 léger et compact ». Le Jimny nouvelle génération se distingue par un design ultra tendance, un sens pratique et des performances encore rehaussées grâce à son moteur efficient de 1,5 litre de cylindrée. Toujours destiné prioritairement aux professionnels, il est néanmoins adulé par de nombreux fans, qui aiment son style et son esprit qui soufflent un vent de liberté. Grâce à son châssis en échelle rigide et à ses suspensions optimisées, ses qualités routières et sa tenue de route sont au meilleur niveau. Mais le Jimny a pris un tournant technologique qui fait de lui un véhicule connecté, qui bénéficie des dernières aides à la conduite et d'un système multimédia, sans renoncer aux attributs tout-terrain qui ont fait son succès. Un ensemble de qualités qui lui valent de connaître un succès planétaire. Depuis 1970, ce petit 4x4 qui a séduit tant de professionnels et d'aventuriers, a été vendu à près de 3 000 000 d'exemplaires à travers 194 pays.

1970

Suzuki dévoile sa première voiture électrique

Alors que le monde automobile est en train de basculer vers l'électrification, Le constructeur japonais a présenté son premier véhicule électrique en... 1970. Une voiture en avance sur son temps, dessinée par le célèbre designer Giorgetto Giugiaro qui, fait amusant, est également à l'origine du dessin de la DeLorean, la voiture « machine à remonter le temps » du film Retour vers le futur, sorti en 1985. Basé sur le Suzuki Carry Van (L40V), cette voiture électrique au look de petit utilitaire vitré et dont l'avant et l'arrière sont assez semblables, représente avant tout le caractère visionnaire de Suzuki, qui avait compris que la société aurait bientôt besoin de modèles décarbonnés. Opérationnelle, cette voiture a été utilisée comme navette durant l'exposition d'Osaka (Japon), où elle a été présentée. Aujourd'hui, alors que l'on peut admirer ce véhicule pionnier au musée Suzuki d'Hamamatsu, la gamme Suzuki est totalement électrifiée. La Marque propose en effet des solutions diverses telles que la technologie d'hybridation légère SHVS, disponible sur les Suzuki Ignis, Suzuki Swift, Suzuki Vitara ou Suzuki S-Cross, mais aussi full hybride sur la nouvelle Suzuki Swace, ou encore hybride rechargeable de forte autonomie sur le nouveau Suzuki Across.



CARRY VAN ÉLECTRIQUE

1971

La première motoneige

La famille Suzuki, composée d'inventeurs et de visionnaires, a toujours pu compter sur le génie de son fondateur, Michio Suzuki, mais aussi sur le caractère éclectique de son fils, Shunzo, qui a repris l'entreprise à la fin des années 50. Forts de leurs expériences sur deux comme sur quatre roues, les ingénieurs de la Marque se sont alors penchés sur d'autres formes de mobilité, toujours dans le but d'être utile au travers de produits de qualité supérieure. C'est ainsi qu'est née la première motoneige, laquelle a été immédiatement adoptée par le plus grand nombre. Ce moyen de locomotion est vite devenu populaire dans les campagnes enneigées et les zones de montagne partout dans le monde. Utilisé comme utilitaire de transport pour les livraisons quotidiennes, pour les loisirs ou les activités touristiques, la motoneige Suzuki est devenue un best-seller dans plusieurs régions du monde, comme ce fut par exemple le cas en Amérique du Nord.



PREMIÈRE MOTONEIGE

1979

La Suzuki à hydrogène

La voiture électrique peut exister selon deux formes : avec des batteries, que l'on doit recharger par le biais d'un branchement externe, ou avec l'utilisation d'une pile à combustible, qui transforme de l'hydrogène venu d'un réservoir embarqué en électricité. Dans ce cas, le ravitaillement doit être fait dans une station dédiée, comme pour les carburants d'origine fossile. Conscient de la potentielle

émergence de cette technologie, et s'appuyant sur des rapports mettant en alerte les autorités face aux enjeux environnementaux, Suzuki avait planché sur un projet dédié, qui a été présenté à la fin des années 70. Cette voiture laboratoire se présente comme une solution d'avenir, en phase avec la préservation de la planète, et dont l'échappement ne rejette que de l'eau.



1980

Des moteurs hors-bord récompensés

Depuis qu'il a commencé à s'intéresser aux moteurs hors-bord, au début des années 60, Suzuki n'a jamais cessé d'innover. En 1980, le constructeur japonais met au point la première injection d'huile du secteur.

Connaissant un succès grandissant, les hors-bords sont alors fabriqués dans l'usine de Toyokawa, au cœur de la préfecture d'Aichi, mais aussi dans d'autres pays. Plus tard, en 1991, Suzuki Marine développe l'injection de carburant électronique et les pistons «FRM» pour les moteurs hors-bord à deux temps. De multiples innovations qui lui ont valu de remporter le prix de l'innovation de la National Marine and Manufacturers Association (NMMA) à 7 reprises !

1982

Commercialisation du premier quad

Au début des années 80, Suzuki continue sa diversification avec le développement de petits véhicules de type SSV, permettant de traverser les champs ou de pratiquer des activités tout-terrain. Rapidement adoptés par les professionnels de l'agriculture, les agents des forêts et tous ceux qui ont besoin d'accéder à des endroits reculés grâce à un véhicule de taille modérée, ils rencontrent également un vif succès auprès d'une clientèle particulièrement sportive. En pleine expansion, le quad s'exprime au travers de championnats, mais aussi d'activités touristiques, permettant à d'innombrables visiteurs de découvrir de nouvelles régions et des sensations exacerbées. Au fil du temps, Suzuki a développé des gammes complètes de quads : utilitaires, de balade ou sportif, d'une cylindrée pouvant parfois atteindre 750 cm³.

1985

La GSX-R750 triomphe aux 24 Heures Motos sur le circuit du Mans

Alors que les motos Suzuki brillent en compétition depuis le début des années 60, le monde de l'Endurance s'enrichit en 1978 des 24 Heures Motos. Organisée sur le circuit Bugatti, du Mans, la course profite de la réputation internationale des 24 Heures du Mans Autos, et devient l'épreuve qu'il faut impérativement gagner. Suzuki y remporta son premier succès en 1982, avec la GS 1000R de Pierre-Etienne Samin et Dominique Pernet. Fin 1984, Suzuki lance la GSX-R 400 cm³ au Japon, puis 750 cm³ partout dans le monde. Une machine extraordinaire d'un point de vue châssis comme moteur, et la première super sportive de Suzuki. Une excellente base qui, au prix de quelques évolutions et de l'adoption de pneus de compétition, va faire de la GSX-R une bête de circuit. Le 28 avril 1985, elle fait partie des 63 présentes sur la ligne de départ des 24 heures Motos.



Fiable, performante et menée de mains de maître(s) par Bernard Millet, Guy Bertin et Philippe Guichon, la nouvelle GSX-R750 passera le drapeau à damiers en première position. Au total, Suzuki a remporté 12 fois les 24 Heures du Mans Motos, dont 11 fois avec une GSX-R ! Dans l'univers des motos de série comme en compétition, la GSX-R est devenue une valeur sûre, une légende, qui figure toujours aujourd'hui parmi les meilleures motos du monde.

1988

Suzuki Vitara : naissance d'une icône

Appelé Escudo au Japon, ou Sidekick aux Etats-Unis, le Vitara a ouvert avec style la voie d'une nouvelle ère de l'automobile tout-terrain. Authentique 4x4 instantanément adopté partout dans le monde, la version 3 portes bénéficie d'une longueur modérée -3,62 m- qui fait de lui le véhicule idéal pour stationner en zone urbaine, mais aussi pour sortir des sentiers battus. Inspiré du Jimny, bête de franchissement et autre icône de Suzuki, le Vitara repousse lui aussi les



limites de la pratique tout-terrain grâce à un châssis en échelle très robuste, des suspensions spécifiques (indépendantes) et une barre antiroulis qui lui confèrent un excellent comportement.

1990

Evolution du nom de l'entreprise

En 1990, alors que les secteurs de l'automobile, de la moto et des moteurs hors-bord se portent bien, le président en place, Osamu Suzuki, prend la décision de diversifier les activités. Suzuki se lance alors dans la production de vélos à assistance électrique et de fauteuils roulants motorisés. Le nom de l'entreprise évolue : elle passe de Suzuki Motor Co., Ltd. à Suzuki Motor Corporation.



SUZUKI MOTOR CORPORATION À HAMAMATSU

1991

Suzuki Vitara 5 portes

Dès 1991, la gamme s'enrichit d'une version à cinq portes qui l'allonge à 4,03 m. Cette livrée adopte au passage un moteur à 16 soupapes et à injection d'essence, mais aussi un pot catalytique et une boîte de vitesses automatique. Puis, en 1994, Suzuki commercialise la nouvelle boîte de transfert « Drive Select 4x4 », qui permet de passer de quatre à deux roues motrices. Deux ans plus tard, le Vitara se dote pour la première fois d'un moteur turbo-diesel avec intercooler (qui refroidit l'air comprimé par le turbo), ce qui lui permet de gagner 23 % de puissance et 39 % de couple. Une petite révolution... de plus !



1992

Suzuki France voit le jour

Depuis 1992, Suzuki France est une filiale de Suzuki Motor Corporation. En 2022, elle fêtera donc ses 30 ans. Trois décennies de plaisir automobile, avec d'innombrables moments passés auprès de dizaines de milliers de clients qui ont, au fil du temps, découvert les qualités incroyables d'une marque au plus près de leurs attentes.

1998

Apparition du Grand Vitara

Alors que le Vitara « trois portes » passe à 4,06 m de longueur, le Grand Vitara doté d'une carrosserie à cinq ouvrants atteint quant à lui 4,50 m. Plus moderne, confortable et à vocation urbaine, il adopte une suspension modifiée avec un essieu arrière rigide à cinq biellettes, et une direction évoluée. En 2001, il est proposé en 7 places et prend le nom de XL7. Très exclusif, motorisé par un bloc V6 de 2,7 litres de cylindrée, il bénéficie d'un empattement majoré afin d'accroître son habitabilité, et étire sa carrosserie à 4,85 m de long. Il sera le plus haut de gamme et le plus familial de tous les Vitara jusqu'alors construits. Puis, en 2005, Suzuki présente la troisième génération de Grand Vitara. Ce dernier franchit une étape supplémentaire en proposant un niveau d'équipement et de confort encore rehaussés, et en adoptant des motorisations de dernière génération, soulignant l'évolution continue de la star qu'il est devenu.



社是

- 一、消費者の立場になって
価値ある製品を作ろう
- 二、協力一致清新な会社を
建設しよう
- 三、自己の向上にいつも常に
意欲的に前進しよう



Développer des produits de valeur supérieure en se concentrant sur le client.

Établir une culture d'entreprise innovante par le travail d'équipe.

Rechercher l'excellence individuelle à travers l'amélioration continue.



Suzuki France SAS

8 avenue des Frères Lumière - 78190 Trappes

Contacts Presse : ngeslin@suzuki.fr - lrouault@suzuki.fr - ybouffaut@suzuki.fr

Retrouvez toutes les informations sur les 100 ans de Suzuki sur : www.presse.suzuki.fr

Way of Life!