

L'ÉMANCIPATION DE SUZUKI, CONSTRUCTEUR DE VÉHICULES A DEUX OU QUATRE ROUES

L'entreprise s'internationalise

Suzuki Motor Co. Ltd.



NAISSANCE DE SUZUKI MOTOR CO LTD.

Après la présentation de son premier concept-car automobile, en 1937, Michio Suzuki est stoppé dans son élan par la seconde guerre mondiale.

A la demande des autorités japonaises, il se concentre sur son métier d'origine. Ses métiers à tisser ont encore gagné en précision, et l'entreprise s'est mise à construire des machines pour le secteur de la soie. Elle est devenue l'un des leaders de l'industrie du textile, l'approbation du gouvernement américain quant à l'expédition du coton au Japon, juste après la guerre, ayant boosté la demande.

Mais l'inébranlable travailleur qu'est Michio Suzuki, qui phosphore de manière très fusionnelle avec son fils, Shunzo, rêve d'une nouvelle tentative d'incursion dans le monde de la mobilité. Ensemble, ils mettent au point plusieurs deux-roues motorisés, dont le premier, le Power Free sera le point de départ d'une nouvelle aventure. Nous sommes en 1952, et la famille Suzuki perçoit une nouvelle opportunité de diversification vers un marché porteur. Après des études conduites partout sur la planète, Michio et Shunzo Suzuki détectent un fort besoin de moyens de transport personnels abordables et fiables.

1952 : SUZUKI POWER FREE



1954

Naissance de Suzuki Motor Co Ltd.



> 1954

SUZUKI MOTOR CO. LTD

Toujours dans le but d'être utile au plus grand nombre, mais aussi de soutenir sa croissance, l'entreprise franchit une nouvelle étape. Le 1^{er} juin 1954, Suzuki Loom Manufacturing Co. devient Suzuki Motor Co. Ltd., affichant son ambition de se tourner davantage vers la fabrication de deux-roues motorisés, mais aussi d'automobiles.

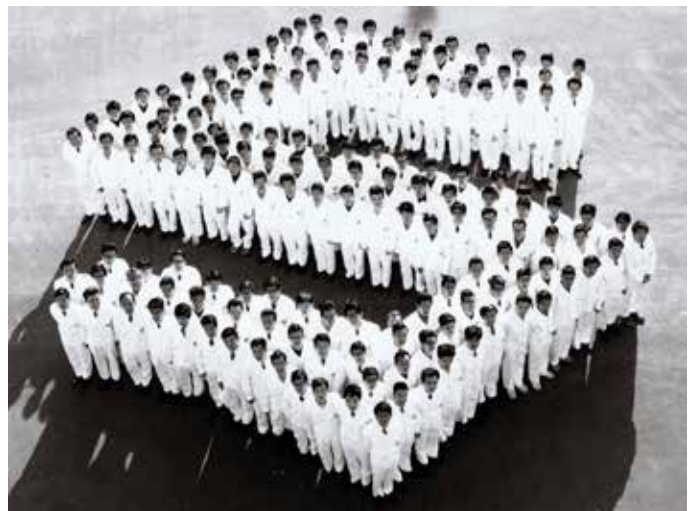
Ce sera un grand tournant dans l'histoire de la Marque, et une raison sociale qui est toujours celle de Suzuki aujourd'hui.

LA MARQUE CONTINUE DE PROSPÉRER. ELLE EXPLORE DE NOUVEAUX SECTEURS, TOUJOURS AVEC L'OBJECTIF D'ÊTRE UTILE AU PLUS GRAND NOMBRE.

> 1958

LE LOGO

C'est le 1^{er} octobre 1958 que le logo de Suzuki est sélectionné parmi plus de 300 propositions. Les trois couleurs choisies (le blanc, le rouge et le bleu) symbolisent les débuts industriels de Michio Suzuki, lorsque celui-ci a inventé un métier à tisser capable de fabriquer rapidement des damiers de différentes couleurs. Ce logo restera le même pendant 60 ans.



1952 SUZUKI POWER FREE

Premier cyclomoteur

« JE VEUX FABRIQUER UN VÉLO MOTORISÉ QUE TOUT LE MONDE POURRAIT CONDUIRE FACILEMENT. »

Shunzo Suzuki

C'est en ces mots que Shunzo Suzuki, fils du fondateur et directeur de l'entreprise familiale, s'est saisi de la question de l'amélioration de la mobilité individuelle au Japon. Il faut dire qu'Hamamatsu, la ville qui abrite le siège de Suzuki, connaît selon les saisons des vents de forte intensité. Ce qui n'avait pas échappé à l'ingénieur qui avait lui aussi, lors de ses balades à vélo en bord de mer, dû parfois lutter durement pour avancer. Déterminé et sûr des bienfaits de son dessein, Shunzo Suzuki utilise alors son propre vélo pour développer ce qui deviendra le premier cyclomoteur. Baptisé Power Free, ce deux-roues motorisé devient très rapidement un objet de liberté très prisé. Équipé d'un moteur auxiliaire à 2 temps, avec un cylindre vertical de 36 cm³, il développe un cheval de puissance. Bien qu'il soit motorisé, le Power Free conserve ses pédales d'origine, en cas de besoin. Un produit Suzuki est toujours un produit utile et pratique en toutes circonstances !

Commercialisé en 1952, le cyclomoteur Power Free connaît un succès instantané car il est élégant, peu encombrant et financièrement accessible. Il poussera la famille Suzuki à prendre de nouvelles dispositions sur le plan industriel et, dès l'année suivante, plus de 6 000 cyclomoteurs sortiront chaque mois des chaînes d'Hamamatsu. C'est alors le début d'une nouvelle aventure.

1952 : SUZUKI POWER FREE



1953 : SUZUKI DIAMOND FREE



Fort de sa première expérience et du succès rencontré, Suzuki fait progresser la technologie du Power Free. Quelques mois après sa commercialisation, il passe de 36 à 60 cm³ et se dote d'une boîte de vitesses à deux rapports. En parallèle, Suzuki prépare un tout nouveau modèle, et développe une stratégie marketing inédite. Pour faire savoir les qualités du nouveau Diamond free, Suzuki organise en 1953 une ascension du Mont Fuji à son guidon. Il démontre ainsi la robustesse, la performance et la fiabilité de son nouveau cyclomoteur.

Le Diamond Free embarque un moteur monocylindre 2 temps de 60 cm³. Sa transmission est assurée par deux chaînes et il est doté d'une boîte de vitesses à deux rapports. Un package qui lui permet d'atteindre la vitesse respectable de 60 km/h, et qui génère l'apparition d'une suspension avant télescopique, et d'un frein à tambour à l'arrière, en remplacement des patins. Là aussi, le succès est énorme. Suzuki décide alors de se concentrer sur la fabrication de cyclomoteurs, puis de motos, dans son usine SJK (Suzuki Jidosha Kogyo).

1954 SUZUKI COLLEDA COX

La première moto

Moins de trois ans après la commercialisation du Power Free, Suzuki continue sa progression dans le monde du deux-roues motorisé avec la Colleda Cox. Cette moto, dont le nom vient du japonais Kore-da, qui veut dire « celle-là », dispose d'un moteur monocylindre à 4 temps de 90 cm³. Elle présente plusieurs avancées technologiques, des soupapes culbutées et des vis platinées rendues plus accessibles par la conception de sa mécanique. La Colleda Cox est aussi l'une des premières motos à se doter d'un compteur de vitesse. Elle évoluera dès l'année suivante (en 1955) avec une version 125 cm³, plus performante et capable d'atteindre 75 km/h. Quelques mois plus tard, une nouvelle évolution mettra en scène un moteur à 2 temps, toujours de 125 cm³, qui permettra de pousser à 85 km/h en pointe. En 1956, Suzuki commercialise une Colleda TT 250 cm³, et entre véritablement dans le monde de la moto. Il en deviendra l'un des leaders mondiaux.

> 1954

SUZUKI COLLEDA, la première moto de Suzuki fut d'abord une 90 cm³, avant d'atteindre 250 cm³ deux ans plus tard



1962

1^{ère} victoire sur l'Île de Man

Le Tourist Trophy est une course de moto qui se déroule chaque mois de juin sur les routes de l'Île de Man, en mer d'Irlande. Depuis 1911, le tracé est le même : 60 km et 264 virages. A peine 10 ans après ses débuts en deux-roues, Suzuki y engagea une moto de 50 cm³. A son guidon, le pilote allemand Ernst Degner remporta la victoire de sa catégorie à la vitesse moyenne de 75,12 mph, soit 120,9 km/h. Une sacrée performance pour la cylindrée ! L'année suivante, c'est le pilote japonais Mitsuo Itoh qui remporte la catégorie,

toujours sur une Suzuki. Il est à ce jour le seul pilote japonais à avoir gagné cette course mythique. Au fil des ans, Suzuki remportera le TT Île de Man à plusieurs reprises et dans de nombreuses catégories avec des pilotes de renom, comme par exemple Mickael Dunlop, vainqueur en 2017 sur une Suzuki GSX-R1100. Suzuki s'y est également illustré en side-car grâce à Dave Molyneux et Daniel Sayle, qui s'affranchirent en 2009 des 60 km à 185,61 km/h de moyenne, un nouveau record pour la catégorie.

SUZUKI REMPORTERA LE TT ÎLE DE MAN À PLUSIEURS REPRISES ET DANS DE NOMBREUSES CATÉGORIES

1955 LA SUZULIGHT

La première voiture Suzuki

1955 : SUZULIGHT SF BERLINE



Michio Suzuki envisageait depuis 1936 de diversifier son portefeuille de produits en y ajoutant des automobiles, mais la guerre avait contrecarré ses projets. En janvier 1954, le fondateur se remet à rêver : 10 mois plus tard, avec sa jeune équipe de designers -six personnes de 28 ans en moyenne- il présente un premier prototype. Suzuki avait d'abord envisagé un moteur avant avec une architecture de propulsion, voire une transmission à quatre roues motrices. La version finale sera bien un véhicule à moteur avant, mais à deux roues motrices, à l'avant. Commercialisée en octobre 1955, la gamme Suzulight SF se décline en trois carrosseries : berline, camionnette et pick-up. Il s'agit d'une voiture aux dimensions très contenues, qui répondent aux normes japonaises en vigueur : 2,99 m de long, pour 1,30 m de large et 1,40 m de haut. Grâce à son moteur de 359,66 cm³, elle répond également à la législation sur les Keijidosha (petites voitures). Dotée de trains roulants sophistiqués (suspension à double triangulation, ressorts hélicoïdaux), mais aussi d'une direction à crémaillère, la Suzulight est en avance sur son temps. Dès avril 1956, sa cylindrée est portée à 360,88 cm³, et sa puissance passe de 16 à 18 ch. De 3 à 4 voitures par mois, la production atteint rapidement 30 exemplaires mensuels. Au fil de l'évolution des différentes législations (taxes sur les voitures particulières, notamment), la Suzulight a existé selon diverses versions, la plus vendue étant la camionnette « SL ».

SUZUKI GAGNE DES PARTS DE MARCHÉ

En juillet 1959, toute la gamme SF d'origine est remplacée par la lignée TL. La nouvelle Suzulight TL offre alors une banquette rabattable en deux parties et un grand hayon

1961 : SUZULIGHT CARRY



s'ouvrant sur le côté. En repoussant ses roues à chaque coin de la carrosserie et en adoptant des jantes de 12 pouces, elle arbore un design très nouveau et maximise son habitabilité. Sous son capot, le moteur de 360 cm³ passe à 21 ch, et est accouplé à une boîte de vitesses à trois rapports. La Suzulight TL sera la première Suzuki à proposer des essuie-glaces des deux côtés du pare-brise, des clignotants par levier, une jauge à carburant ou le démarrage par clé. Sièges arrière rabattus, elle offre 1 000 litres de volume de chargement, dans la limite de 300 kg, soit 50 % de plus que la version précédente. Mais alors que les commandes affluent, le 26 novembre 1959 le typhon Vera détruit l'usine Suzuki où elle est produite. Cet événement sera vécu comme une opportunité pour reconstruire une unité de fabrication plus moderne, qui sortira de terre en seulement 4 mois. En 1960, les ventes passent de 2 400 exemplaires à plus de 6 000 par an, soit 5 fois plus que la production totale du modèle précédent.



1959 : SUZULIGHT TL

En 1961, arrive la seconde génération de Suzulight TL. Nouvelle calandre, pare-chocs chromés, deux essuie-glaces de série, elle bénéficie d'un look très nouveau. Sous le capot le moteur bénéficie d'améliorations, et la boîte de vitesses gagne une tringlerie plus précise, actionnée par câble. Dès l'année suivante, en octobre, c'est une transmission à quatre vitesses entièrement synchronisée qui fera son apparition. Puis, en mars 1963, la Suzulight reçoit un nouveau moteur. Il s'agit toujours d'un bicylindre à 2 temps refroidi par air, mais d'une cylindrée légèrement inférieure : 359 cm³, pour une puissance égale. La plus grande innovation sera l'introduction du système breveté de lubrification automatique « Selmix », éliminant le besoin d'alimenter le véhicule d'un mélange d'huile et d'essence réalisé au préalable.

En octobre 1967, la Suzulight sera remplacée par la Fronte. Elle sera le point de départ du développement international de Suzuki dans l'automobile.



1967 : FRONTE 360



1965

Le premier moteur hors-bord

Toujours passionné par la mécanique, et animé par l'envie de fabriquer des produits de qualité supérieure en se concentrant sur le client, Suzuki a souhaité mettre son savoir-faire au service de l'algoculture, de la pêche et du nautisme. C'est ainsi qu'est né, en 1965, le moteur hors-bord D55. Il s'agissait d'un bloc à 2 temps développant une puissance de

5,5 ch. Le succès a été immédiat, et depuis cette époque le chemin parcouru pour arriver à la gamme actuelle de moteurs a été incroyable. Dédiés aux professionnels de la pêche, de la course au large, de la sécurité en mer ou aux amateurs des plaisirs nautiques, les moteurs hors-bord Suzuki constituent aujourd'hui une large offre entre 2,5 ch et 350 ch.

1968

Le jour où Stirling Moss a battu un record en Suzuki

Faire de grandes choses avec de petites voitures : ce fut le thème choisi par Suzuki pour faire reconnaître la vélocité et la fiabilité de ses productions en Europe. Suzuki avait imaginé une opération de communication qui consistait à rallier le plus rapidement possible Milan à Naples, à une époque où les limites de vitesse n'existaient pas. Un trajet de 746 km à parcourir à bord d'une Suzuki Fronte SS, équipée d'un moteur de 360 cm³ développant 36 ch... Pour cela, la Marque avait fait appel à Mitsuo Itoh, célèbre pilote moto japonais, mais aussi à Sir Stirling Moss, ancien pilote de Formule 1 (66 Grands Prix, 16 victoires). C'est ainsi que le 12 août 1968, après avoir ausculté une dernière fois leurs cartes routières, les deux hommes prirent possession de leur voiture (beige pour le japonais, rouge pour le britannique), puis se mirent en route depuis le centre-ville de Milan. 4h27 plus tard, les deux Fronte SS pénétraient déjà les faubourgs de Rome, après 550 km à une vitesse moyenne de 125 km/h !

Une fois à Naples, la moyenne finale sera homologuée à 122,44 km/h. Cette performance, qui constitue un record pour une voiture de cette puissance et de cette cylindrée, ne sera jamais battue !



社は是

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

雅

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!