

# Suzuki Grand Vitara XL-7



Un essai détaillé de Bruno Godaert



## La concurrence

Hyundai Santa Fé 2.0 CRDi GL 4WD	22.899 €	4 m 50	112 ch
Hyundai Terracan 2.9 CRDi GLS	28.999 €	4 m 71	150 ch
Jeep Cherokee 2.5 CRD Sport	29.766 €	4 m 49	143 ch
Kia Sorento 2.5 D LX	26.800 €	4 m 57	140 ch
Land Rover Freelander SW Td 4 E	26.900 €	4 m 43	112 ch
Mitsubishi Pajero Sport 2.5 TDint GLS	29.900 €	4 m 60	115 ch
Nissan X-Trail 2.2 Di Comfort	25.300 €	4 m 51	136 ch
Nissan Terrano Wagon 2.7 Tdi Sport	26.500 €	4 m 72	125 ch
SsangYoung Musso 2.9 TDL	26.789 €	4 m 66	120 ch
Toyota RAV 4 2.0 D-4 DS (5 p.)	24.950 €	4 m 16	116 ch

## La fiche technique

Longueur	4 m 76
Largeur	1 m 78
Hauteur	1 m 74
Empattement	2 m 80
Poids	1.725 kg
Coffre	550 à 1.687 dm <sup>3</sup>
Pneus	235/60 R16
Réservoir	66 l
Moteur	4 cyl. turbodiesel
Cylindrée	1.997 cm <sup>3</sup>
Puissance	109 ch (80 kW) à 4.000 tr/min
Couple	270 Nm à 1.750 tr/min
Transmission	2 x 4 / 4 x 4
Alésage-course	85 x 88 mm

## A l'arrêt



Pas de confusion possible : avec le XL-7, Suzuki a rejoint les rangs des tout-terrain *de luxe*, du genre de ceux qui fréquentent plus volontiers les plages à la mode que les sous-bois. Pour bien marquer son appartenance à l'élite, l'engin arbore fièrement une calandre largement chromée et la console centrale est en bois. Au fait, pourquoi XL-7 ? Parce que au Japon il peut emmener sept personnes. Mais comme les places arrière sont très étriquées, l'importateur préfère commercialiser une version 5 places.

## Sur la route



Première remarque : bien qu'il ait pris de l'embonpoint, ce Grand Vitara reste un 4 x 4 tout à fait capable d'aller jouer dans les ornières et dans la boue. Seule une garde au sol (trop) basse lui impose certaines concessions. Sur route, par contre, le XL-7 se comporte comme une bonne berline. Vous serez d'autant moins tenté d'aller chercher ses limites... qu'on les trouve tout de suite. Une vitesse de pointe de 155 km/h et des reprises laborieuses : le 2 litres Peugeot ici, c'est un peu court...

## Porte-monnaie



Vu la grandeur et la dotation du véhicule, le prix d'achat est très correct. Si vous désirez vraiment pouvoir voyager à sept, il vous en coûtera 700 € de plus. Par contre, si vous désirez faire l'impasse sur la TMC et ne payer qu'une taxe de roulage annuelle très réduite (de 80 à 100 €), vous pouvez faire transformer votre XL-7 en utilitaire, pour une somme modique.

## FURIEUSEMENT

### Le bout du tunnel ?

Répondant, durant la campagne électorale, à un auditeur qui l'interrogeait à propos des problèmes de mobilité sur les antennes de Bel RTL, le président du PS, Elio Di Rupo, s'est dit – lui aussi – concerné par la question. A propos du manque de coordination des travaux dans la capitale, il a été jusqu'à exprimer l'avis que les fonctionnaires "qui pensent savoir ce qu'il faut faire" n'étaient manifestement pas à la hauteur de leur tâche ! Bravo. Toutes opinions politiques confondues, 95 % des automobilistes pensent très certainement exactement la même chose ! Mais maintenant que la période des promesses est révolue, c'est le moment d'agir. Un homme comme Elio Di Rupo, ce n'est pas n'importe qui : il a très certainement le pouvoir de faire déplacer les incompetents et de nommer à leur place des individus dotés d'un minimum de jugeote. Encore faut-il le vouloir, mais sinon, on se demande bien à quoi cela sert de voter... De toute manière, en ce qui concerne le sujet de la mobilité, il n'y a pas moyen de trouver pis que ceux qui s'en chargent pour l'instant. Tout changement ne peut donc qu'être bénéfique. Commençons par exiger la mise en place de déviations correctes lorsqu'on commence des travaux. Adaptions la signalisation. Et cessons de creuser des trous partout à la fois sans se préoccuper des incidences sur le trafic ! Cela ira déjà un peu mieux. Nous sommes vraiment curieux d'observer si quelque chose va changer dans les mois qui viennent...

Bruno Godaert

## La marque

Longtemps spécialisé dans la fabrication de motocyclettes et de petits véhicules industriels à trois ou quatre roues, ce constructeur japonais ne s'est intéressé aux voitures que dans les années soixante. Dans notre pays, c'est surtout grâce à ses tout-terrain qu'il a forgé sa réputation : Jimny et Samourai ont permis à beaucoup d'amateurs de goûter aux joies du 4 x 4 pour peu d'argent...

## Le modèle

Il est écrit que tout ce qui est petit est amené à grandir : pour répondre à une clientèle qui désirait aussi un minimum de confort, Suzuki a lancé le Vitara en 1988. Puis, quelques années après, le Grand Vitara. Avec ses 4 m 12, il s'agissait encore d'un véhicule compact. Avec le XL-7 présenté au Japon fin 2000, la grenouille s'est faite aussi grosse que le bœuf : ce modèle dépasse de plus de 20 cm en longueur le Land Rover Freelander et est plus long qu'un Mercedes ML !

## Les versions

Si le XL-7 est exporté dans certains pays avec un 2 l 7 essence de 184 chevaux, chez nous il n'existe qu'avec le *petit* 2 litres diesel et en une seule exécution de base. Grâce au jeu des options, il est possible néanmoins de le personnaliser quelque peu.

## L'équipement

Aide au stationnement AR	non disponible
ABS + EBD	série
Banquette AR rabattable (60/40)	série
Boîte automatique	non disponible
Climatiseur automatique	série
Cruise control	725,41 €
Essuie-glace AR	série
Intérieur cuir	1.644 €
Jantes en alliage	série
Lève-vitres électriques AV/AR	série
Ordinateur de bord	non disponible
Peinture métallisée	430 €
Projecteurs au xénon	non disponible
Rétroviseurs électriques/chauffants	série
Roue de secours	série
Siège AV réglable en hauteur	série
Sièges AV électriques	non disponible
Transformation en utilitaire (4 pl.)	565,46 €
Système navigation	1.499/2.499 €
Télécommande	série
Toit ouvrant électrique	1.620 €
Volant réglable haut.	série
Radio CD	149/179 €

## Les chiffres

Vitesse maximale	155 km/h	Consommation sur route	6,7 l
Charge utile	625 kg	Consommation mixte	8 l
Remorque	750/1.850 kg	Prix achat	24.499 €
Garantie	3 ans ou 100.000 km	Taxe circulation (11 cv)	446,71 €
Consommation urbaine	10,3 l	Taxe mise en circulation	495 €



## Le bilan

Avec beaucoup de retard, Suzuki propose des motorisations diesel sur l'ensemble de sa gamme. Malheureusement, son vaisseau amiral n'hérite que d'un deux litres de 109 chevaux, ce qui le met un peu en porte à faux vis-à-vis d'une concurrence offrant souvent des puissances plus importantes : normal dès lors que routes et autoroutes deviennent le lieu de prédilection de ces 4 x 4 de moyen et gros gabarit. Mis à part ce bémol, le XL-7 est un engin plein d'attrait. Il paraît d'ailleurs que l'objectif de vente 2004 est déjà atteint.