Suzuki Swift

Tout vient à point à qui sait attendre

L'année dernière à la même époque, nous vous disions que la carrière de notre nouvelle Swift démarrait à petit rythme. Chez la plupart des constructeurs, un "démarrage à froid" comme celui-ci serait perçu comme un mauvais signe, et souvent à juste titre. Mais Suzuki n'est pas une marque comme les autres.

Vous savez par exemple que nous ne sommes pas adeptes du matraquage publicitaire tous azimuts, et que nous ne comptons donc pas exagérément sur ce canal pour développer la notoriété d'un nouveau produit. Notre marque est évidemment précédée par sa bonne réputation, mais notre meilleure arme de conquête, c'est le bouche à oreille. Par ailleurs, dans un contexte automobile où le SUV cannibalise tout, il n'est pas toujours facile pour tout ce qui n'est pas SUV de se faire une place. Mais malgré cela, nous avions pleine confiance en les qualités de la nouvelle Swift, et nous ne doutions pas qu'elle allait tôt ou tard prendre son essor.

Un an après ce premier constat, ce que nous avions prévu s'est produit. Les ventes de la nouvelle Suzuki Swift ont réellement décollé, au point de dépasser les objectifs que nous lui avions fixés pour 2018. C'est vrai, nous l'avons un peu aidée au moyen d'une campagne commerciale, comme nous le disions dans le chapitre d'introduction. Cette campagne de "dédiesélisation", pendant laquelle nous accordions des primes de reprises extrêmement concurrentielles pour les anciens véhicules diesel, a attiré les foules dans nos showrooms, et il n'en fallait pas plus pour que ceux qui l'ignoraient peut-être découvrent qu'il y avait une nouvelle Swift. Puis la bonne réputation de ses devancières a fait le reste.

4x4

Avec un peu de retard donc, la nouvelle Suzuki Swift a pris son envol, pour prolonger le succès jamais démenti des générations précédentes. Et le décollage de notre citadine s'accompagne d'un autre constat, qui a quelque chose de surprenant. Alors qu'une grande majorité des SUV sont aujourd'hui vendus en version deux roues motrices, une part assez significative (toutes proportions gardées bien sûr) des Swift que nous vendons le sont en version 4x4. La Swift 4x4 n'a pourtant aucun attribut du genre tant aimé aujourd'hui: ni fausses protections d'ailes, ni suspensions surélevées, rien de tout cela. Elle a la même allure que les autres. La Swift 4x4 prouve simplement que lorsque le client a besoin d'une transmission intégrale, par exemple parce qu'il habite là où le climat hivernal rend plus régulièrement les routes glissantes, il ne se sentira pas poussé vers le SUV, pour peu qu'on lui propose une alternative. Bien sûr, loin de nous l'idée de décrier un genre de véhicule dont nous sommes des spécialistes reconnus depuis nos origines. Nous voulons simplement souligner que non, le "tout au SUV" n'est pas inéluctable.

Swift Sport : la boîte à fun

Depuis notre rencontre annuelle de 2018, la nouvelle Swift Sport a démarré sa carrière et surtout, la presse a eu l'occasion de la prendre en main. Et ne nous voilons pas la face, parmi vos réactions, il y a à boire et à manger.

Il est clair que la Swift Sport a déjà un certain héritage, et que la comparaison est inévitable. Les deux premières générations avaient été saluées à l'unanimité pour les performances de leurs moteurs atmosphériques "à l'ancienne", pour leur tenue de route évidemment, et aussi pour leur caractère joueur. Or en 2018, en découvrant la troisième génération, les plus exigeants d'entre vous ont en effet regretté – un comble pour les non-initiés – la… trop grande stabilité de la nouvelle Swift Sport. De fait, les pilotes aguerris ne peuvent plus aussi facilement envoyer le train arrière de la voiture en glissade, comme c'était le cas dans le passé. Et ça, ils n'ont pas manqué de le souligner.

Nous pourrions nous en offusquer, ou nous en inquiéter. Mais il n'en est rien. Car finalement, nous prenons comme un compliment le fait que des journalistes très pointus reprochent à notre petite sportive de trop bien tenir le pavé. Notamment parce que telle est l'évolution du marché. A ces mêmes journalistes, nous posons la question: combien de petites sportives présentent aujourd'hui encore ce train arrière joueur que vous aimez tant? Très peu. Combien dans la catégorie de prix et de puissance de la Swift Sport? Aucune. La voiture est donc dans la norme de sa catégorie. En tout cas, dans ce domaine très précis. Car nous n'hésitons pas à dire que pour le reste, la Swift Sport surclasse ses rivales.

En dehors de ce train arrière rivé au sol pour la sécurité de tous, on est en effet bien en peine de trouver d'autres défauts à la Suzuki Swift Sport. Et là, pardon pour l'aspect répétitif de la chose, mais nous allons une fois encore énumérer nos qualités. Il y a la légèreté de la voiture, légèreté qui permet d'obtenir de sacrées performances – le 0 à 100 km/h en 7,6 secondes par exemple - avec un "simple" moteur 1.4 turbo de 140 ch, par définition moins coûteux en taxes et en assurances. Il y a le moteur lui-même, d'une générosité maintes fois souligné par votre profession, et doté un plus d'un appétit d'oiseau. Et plus prosaïquement, il y a les qualités partagées par toutes les Swift, de l'habitabilité permettant de profiter du fun à cinq adultes, au rapport qualité prix, en passant par un système multimédia qui se place parmi les références du marché automobile. Là encore, ce n'est pas nous qui le disons en plastronnant. Nous ne faisons que reprendre vos mots.

Bref, si nous devions à nouveau vous présenter la nouvelle Suzuki Swift Sport, nous dirions qu'elle n'est pas tant conçue pour dominer d'autres citadines sportives, qui jouent la surenchère de la puissance et le font souvent payer au prix fort, mais plutôt pour offrir un maximum de fun égoïste à des conducteurs et conductrices enthousiastes, qui auront la satisfaction de vraiment en avoir pour leur argent. Sachant cela, nous vous mettons au défi de trouver de vraies rivales sur le marché, avec ou sans popotin danseur.