Suzuki Swift

Tweede start?

In onze inleiding zeiden we dat de Swift sinds zijn lancering afgelopen voorjaar een vrij trage start kende. En we gaven daar ook een aannemelijke verklaring voor: het verwoestende succes van de SUV’s. Maar er is nog een mogelijke en even waarschijnlijke oorzaak…

Het Belgische publiek kan de Swift immers pas voor het eerst zien op dit Autosalon 2018. Het model was vorig jaar de grote afwezige op onze stand en zoals jullie weten is het Salon voor een merk als het onze, dat geen grote liefhebber is van grootschalige reclamecampagnes, het belangrijkste kanaal om de naambekendheid van onze producten verder uit te bouwen.

Dit jaar zal de Swift dus echt kennismaken met de Belgen. En we zijn er zeker van dat hij daarna een tweede, welverdiende start zal beleven.

Dit debuut in Brussel is tegelijk ook voor velen onder jullie de eerste gelegenheid om onze gloednieuwe Swift te ontdekken. En meteen in "twee exemplaren", want ook de pittigere, zo mogelijk nog aantrekkelijkere versie wordt er voorgesteld: de Swift Sport. Wie er meer over wil weten, kan terecht in het aparte hoofdstuk dat we eraan hebben gewijd.

In dit artikel presenteren we jullie dus de "gewone" Swift en de enorme stap vooruit die hij heeft gezet in vergelijking met de vorige generatie.

Meer body

Wat meteen opvalt aan de nieuwe Swift, is uiteraard zijn design, en onze teams hebben er een erezaak van gemaakt om de meest Europees getinte Swift ooit te ontwikkelen. In vergelijking met zijn voorganger is alles ingrijpend veranderd.

De nieuwe Swift is 10 mm korter dan de vorige maar heeft een 20 mm langere wielbasis, waardoor de overhangen korter geworden zijn. Tegelijk is de wagen 40 mm breder en 15 mm minder hoog geworden. Door die aangepaste verhoudingen krijgt de nieuwe Swift ook een andere uitstraling. Hij lijkt nu steviger, stoerder op z’n poten te staan, in een houding klaar om het asfalt te lijf te gaan.

Verder kreeg de auto ook strakkere lijnen en een expressievere neus aangemeten dankzij een brede, horizontale motorkap, een grotere radiatorgrille en origineel ontworpen koplampen. De gordellijn werd opgetrokken waardoor de zijruiten kleiner zijn en het visuele zwaartepunt van de auto lager komt te liggen. Over het algemeen kunnen we dus zeggen dat de nieuwe Swift gespierder en dynamischer overkomt.

Meer ruimte

Ook binnenin is de Swift er een stuk op vooruitgegaan. Zo zorgen de langere wielbasis en de wonderen op het vlak van "packaging" dankzij het nieuwe platform voor een merkelijk grotere binnenruimte, vooral ter hoogte van de achterste zitplaatsen. En ook de 4 cm extra breedte laat zich uiteraard ergens voelen. De vernieuwing heeft ook de koffer deugd gedaan, want daar bedraagt de inhoud nu 265 liter in een normale opstelling, wat een uitstekend volume is voor het segment en vooral 54 liter – of 25% – méér dan de vorige generatie.

Meer technologie

Voorts kreeg ook de globale gevoelssfeer tijdens het rijden een make-over. De nieuwe Suzuki Swift is nu helemaal mee met zijn tijd dankzij tal van ingebedde technologieën en moderne snufjes. De grote, heldere tellers, de centrale verluchtingsroosters met sportieve, Italiaanse sixties-look, de brede knoppen voor de bediening van de airco, het deels afgeplatte stuurwiel, … Alles is erop gericht om je zin te geven om achter het stuur plaats te nemen. Qua technologie is de Swift nu eindelijk ook uitgerust met ons gekende infotainmentsysteem dat bij velen onder jullie zo in de smaak valt.

Meer veiligheid

De ingenieurs hebben een eenogige camera en een lasersensor in de nieuwe Swift gestopt om een reeks rijhulpsystemen te kunnen aanbieden die zowel de veiligheid als het comfort verhogen.

Het detectiesysteem regelt in eerste instantie de noodrem die zoals gebruikelijk in drie stappen werkt. Als een voetganger of voertuig wordt gedetecteerd met een risico op een aanrijding, gaan er geluids- en lichtsignalen af. Tegelijk wordt het remsysteem geactiveerd zodat de bestuurder maximale remkracht aangeleverd krijgt wanneer hij het pedaal indrukt. En als hij dan nog niet reageert, gaat de Swift uiteindelijk zelf autonoom afremmen.

De ogen van de Swift zien ook toe op het onbedoeld overschrijden van de wegmarkeringen en laten in dat geval het stuurwiel lichtjes trillen.

Het veiligheidssysteem detecteert ook vermoeidheid bij de bestuurder en schakelt automatisch over van grote lichten naar dimlichten. En omgekeerd natuurlijk.

Tot slot is er de adaptieve snelheidsregelaar die met behulp van een millimetergolfradar één van de drie vooraf ingestelde afstanden tussen de Swift en zijn voorligger aanhoudt.

En vooral meer plezier

Zoals jullie al weten, zijn de nieuwe Suzuki-platformen uitmuntend als het op stijfheid en lichtgewicht aankomt. Ook de nieuwe Swift kreeg zo’n platform toebedeeld, het zogenaamde Heartect, dat er mee voor zorgt dat de nieuwe generatie zoveel minder gewicht hoeft te torsen. Met slechts 870 kg op de weegschaal is de nieuwe Swift zomaar even 120 kg lichter dan zijn voorganger. Een record in zijn categorie.

Ook de chassiselementen die aan dit platform vastgemaakt zijn, zijn gloednieuw en uitvoerig getest in Europa. Dit maakt dat de Swift kan uitpakken met stabiel, scherp en toch speels rijgedrag dat erg in de smaak valt bij de bestuurders die wereldwijd beschouwd worden als dé referentie: wij, de bewoners van het Oude Continent.

Meer prestaties en zuinigheid

Maar het plezier dankzij het chassis verdwijnt in het niets als de motor hier niet op berekend is. Dus kreeg de nieuwe Swift twee van onze meest recente – en door de vakpers reeds uitvoerig bejubelde – motoren ingebouwd.

Enerzijds de 1.2 DualJet 4-cilinder zonder turbo, een zeldzaamheid in de huidige auto-industrie. Wél aanwezig zijn een dubbele injectie en een hoge compressieverhouding, wat hem beduidend meer karakter geeft dan de bescheiden 90 pk laten uitschijnen.

De andere motor die aangeboden wordt, is onze – binnenkort beroemde – 1.0 turbo Boosterjet 3-cilinder met directe inspuiting. Met zijn 111 pk en 170 Nm vanaf 2.000 toeren is dit de ideale motor om zoveel mogelijk profijt te halen uit het lichte chassis. En we kunnen alleen maar jullie woorden herhalen: deze pittige motor levert echt bijzonder vinnige prestaties af.

Beide motoren hebben overigens ook nog gemeen dat geluid en trillingen zeer goed gedempt worden en dat het verbruik uitstekend onder controle blijft.

De Swift is trouwens de eerste wagen in ons gamma waarbij ons ‘mild hybrid’-systeem SHVS zowel bij de 1.0 Boosterjet- als bij de 1.2 Dualjet-krachtbron verkrijgbaar is. Ter verduidelijking: dit systeem is niet bedoeld om 100% elektrisch te kunnen rijden, maar wel om de verbrandingsmotor bij het starten en versnellen te ondersteunen zodat er zuiniger en aangenamer kan worden gereden.

Wat de aandrijflijnen betreft, wordt de Swift aangeboden met een manuele 5-versnellingsbak die nog soepeler schakelt dan voorheen. De 1.2 is ook verkrijgbaar met een CVT-automaat die onze ingenieurs zorgvuldig hebben ontdaan van alle storende aspecten waar de meeste Europese chauffeurs zich aan ergeren. De 1.0 BoosterJet kan dan weer verkregen worden met een klassieke 6-trapsautomaat.

En als kers op de taart is de Swift de enige in zijn categorie die zowel in twee- als in vierwielaandrijving voorkomt.

Al dit moois heeft het publiek op het Brusselse Autosalon 2017 dus niet kunnen ontdekken en zullen onze medewerkers hen dit jaar met plezier tot in de kleinste details uitleggen. We hopen dat de aanwezigheid van de Swift op onze stand een tweede start mag inluiden en dat we jullie volgend jaar een plotse, fikse stijging van de verkoopcijfers mogen aankondigen.