Suzuki Swift

Second départ?

Dans notre texte d'introduction, nous avons dit que la Swift, lancée au printemps dernier, connaissait un début de carrière à petit rythme. Et nous avons mis en avant une explication plausible: le succès ravageur des SUV. Mais il y en a une autre, tout aussi plausible…

En effet, c'est à cet Autofestival 2018 que le public luxembourgeois pourra voir la Swift pour la première fois. Elle était la grande absente de notre stand l'an dernier et comme vous le savez, pour une marque comme la nôtre, qui n'est pas adepte du matraquage publicitaire, le Festival est notre principal outil pour développer la notoriété de nos produits.

Cette année donc, la Swift va vraiment faire connaissance avec les Luxembourgeois. Et nous sommes sûrs qu'après cela, elle va connaitre un second départ, à la mesure de ce qu'elle mérite.

Cette première présence au Grand-Duché, est du coup aussi la première occasion pour nombre d'entre-vous de découvrir notre toute nouvelle Swift. En "deux exemplaires" même, puisqu'elle sera accompagnée de sa version la plus énergique, la plus enthousiasmante, nous avons nommé la Swift Sport. Pour en savoir plus, nous vous renvoyons au chapitre qui lui est exclusivement consacré.

Dans ce chapitre, nous allons plutôt vous présenter la Swift "normale", et l'énorme pas en avant qu'elle représente par rapport à la génération précédente.

Plus de présence

La première chose que l'on perçoit en découvrant la nouvelle Swift est évidemment son design, et nos équipes ont voulu faire en sorte de créer la Swift la plus européenne jamais proposée. Par rapport à sa devancière, tout a changé assez radicalement.

La nouvelle Swift est 10 mm plus courte que la précédente, mais son empattement est au contraire allongé de 20 mm, avec pour résultat une réduction des porte-à-faux. La largeur est dans le même temps augmentée de 40 mm, et la hauteur diminuée de 15 mm. Ces modifications donnent à la nouvelle Swift des proportions qui transforment son allure. Elle semble plus "assise", mieux campée sur ses roues, avec la posture de celle qui est prête à en découdre avec l'asphalte.

Par ailleurs, elle a été pourvue de lignes plus tendues, d'une face rendue plus expressive par un capot large et horizontal, une calandre plus généreuse et des blocs optiques au dessin plus ambitieux. La ceinture de caisse a été relevée, la surface vitrée latérale est par conséquent réduite et tout cela abaisse le centre de gravité visuel de la voiture. Globalement donc, on peut dire que la nouvelle Swift dégage quelque chose de plus musclé et dynamique.

Plus d'espace

L'intérieur marque lui-aussi une sérieuse avancée. Premièrement, l'allongement de l'empattement et les miracles de "packaging" qu'autorise la nouvelle plateforme ont permis de sensiblement accroitre l'habitabilité de la Swift, notamment au niveau des places postérieures. Et n'oublions pas les 4 cm de plus en largeur, qui ont eux aussi un impact certain. Le coffre profite également de la transformation. Son volume est à présent de 265 litres en configuration normale, une très bonne valeur pour le segment et surtout une augmentation de 54 litres, soit quelques 25% par rapport à la génération précédente.

Plus de technologie

Enfin l'ambiance à bord est elle aussi métamorphosée. Car la Suzuki Swift nouvelle est désormais bien dans son temps, avec tout ce que cela comprend de technologies embarquées et de modernité. Les grands cadrans lisibles, les ouïes de ventilation centrales façon sportive italienne des sixties, les grosses molettes de la commande de climatisation, le volant à méplat… Tout cela vise à créer une atmosphère qui donne envie de conduire. Quant au côté technologique, il est assuré par notre système d'info-divertissement bien connu – et apprécié – de nombre d'entre-vous, qui a enfin sa place à bord de la Swift.

Plus de sécurité

L'adoption d'une caméra monoculaire et d'un capteur Laser a permis aux ingénieurs d'intégrer à la nouvelle Swift une série d'aides à la conduite qui amélioreront tant la sécurité que le confort.

Ce système de détection gère premièrement le freinage d'urgence qui, comme de coutume, agit sur trois plans. En cas de détection de piéton ou de véhicule présentant un risque de collision, des signaux sonores et lumineux sont émis. Pendant ce temps, le système de freinage est pré-chargé pour fournir au conducteur la force de décélération maximale lorsqu'il enfoncera la pédale. Enfin si ce dernier ne réagit pas, la Swift entame un freinage d'urgence autonome.

Les yeux de la Swift gèrent aussi la surveillance de changement involontaire de file, signalée par des vibrations dans le volant.

Le système de surveillance est aussi utilisé pour surveiller l'état de vigilance du conducteur, et pour gérer le passage automatique de feux de croisement à feux de route. Et inversement, bien sûr.

Le cruise control adaptatif enfin utilise un radar à ondes millimétriques, grâce à quoi il maintiendra entre la Swift et le véhicule qui précède l'une des trois distances prédéfinies.

Et surtout plus de plaisir

Comme vous le savez déjà, les nouvelles plateformes de Suzuki brillent à la fois par leur rigidité et leur légèreté. La nouvelle Swift reçoit à son tour une telle plateforme, baptisée Heartect, qui a contribué à l'impressionnante réduction de poids de la nouvelle génération. Accusant 870 kg sur la balance, la nouvelle Swift est en effet 120 kg plus légère que sa devancière. Un record dans la catégorie.

Les éléments de châssis greffés à cette plateforme sont eux aussi entièrement nouveaux, et ont été abondamment testés en Europe. Si bien que la Swift affiche un comportement rigoureux, incisif et volontiers joueur, qui plait aux conducteurs considérés de par le monde comme les références: nous, habitants du Vieux Continent.

Plus de performances et d'économie

Mais le plaisir que peut donner le châssis ne serait rien sans des moteurs capables de se montrer à la hauteur. La nouvelle Swift reçoit donc deux de nos plus récentes mécaniques, déjà largement salués par la critique.

D'abord le bloc 4 cylindres 1.2 DualJet qui, chose devenue rare dans l'automobile actuelle, n'est pas suralimenté. Il est en revanche caractérisé par son injection double et un taux de compression élevé, ce qui lui procure un caractère supérieur à ce que peuvent laisser supposer ses 90 modestes chevaux.

L'autre moteur proposé est notre bientôt célèbre 3 cylindres 1.0 turbo Boosterjet à injection directe. Revendiquant 111 ch et 170 Nm disponibles dès 2.000 tours, ce moteur est le choix idéal pour tirer un maximum de profit de la légèreté de la caisse. Une fois encore, nous ne pouvons que répéter vos propres mots: ce moteur fait preuve d'une fougue absolument réjouissante.

Ces deux blocs ont par ailleurs les points communs d'une excellente maîtrise des bruits et vibrations, et plus encore de celle des consommations.

Notez enfin que la Swift est la première voiture de notre gamme dans laquelle notre système d'hybridation douce SHVS est disponible tant avec le 1.0 Boosterjet qu'avec le 1.2 Dualjet. Rappelons que ce système n'a pas vocation à autoriser des phases de roulage 100% électrique, mais à aider le moteur thermique au démarrage et en accélération, au profit de la consommation et de l'agrément.

Côté transmission, la Swift est proposée avec une boîte manuelle 5 rapports à l'étagement et au guidage optimisé. Le 1.2 est également disponible avec une boîte automatique CVT, que nos ingénieurs ont pris soin de débarrasser de tous les aspects irritants que détestent la majorité des conducteurs européens. Le 1.0 BoosterJet est quant à lui disponible avec une boîte automatique 6 rapports classique.

Cerise sur la gâteau, la Swift est la seule voiture de sa catégorie à exister à la fois en version traction, et en version AWD.

Voilà donc tout ce que le public n'avait pas pu découvrir à l'Autofestival 2017, et que nos informants se feront un plaisir de lui expliquer cette fois. Souhaitons que sa présence sur notre stand soit pour la Swift un second départ et que l'an prochain, nous nous retrouverons pour évoquer une soudaine et sensible augmentation de ses ventes.