Suzuki Swift Sport

Contractures des zygomatiques

La Swift sous toutes ses formes était absente du Festival l'an dernier mais comme vous et le public allez le voir, ça valait la peine d'attendre. Car en cette édition 2018 de l'Autofestival, la "simple" Swift n'est pas venue seule. A ses côtés, trônera la nouvelle génération d'une petite machine à fun qui fait l'unanimité depuis toujours: la Swift Sport.

Quand nous disons depuis toujours, c'est vraiment depuis toujours. Pour l'illustrer, nous aurons sur le stand deux invitées, qui accompagneront la nouvelle Swift Sport dans ses débuts publics.

D'abord la Swift Sport de première génération. Lancée en 2007, elle a marqué le retour de Suzuki dans le monde de la petite voiture sportive, et a reçu un accueil absolument fabuleux tant de la part de votre profession que de celle du public.

La seconde invitée est sensiblement plus ancienne. Il s'agit de la Suzuki Swift GTI de 1991. Il est vrai que notre GTI a vécu dans l'ombre des stars françaises et allemandes du genre, mais il n'en demeure pas moins qu'elle fut à son époque très appréciée. Si vous fouillez vos archives, vous vous rappellerez qu'elle figurait toujours en bonne place dans les comparatifs.

Mais assez de passé, parlons plutôt du présent.

Expressive

Les designers ayant cherché à créer une Swift qui, de base, affiche déjà une présence certaine et une attitude assertive, il n'a finalement pas fallu grand-chose pour faire de la Swift Sport une voiture dont le look annonce la personnalité. Pour renforcer le caractère de la Swift, il n'a été nécessaire de retoucher que trois éléments.

Le bouclier avant d'abord est plus travaillé, plus anguleux et, sans modification des blocs optiques, il donne à la Swift Sport un regard plus audacieux. Le bouclier arbore une calandre plus vaste, à la grille "nid d'abeille" barrée par une épaisse traverse au style carbone. Il reçoit des logements indépendants pour les projecteurs antibrouillard et est souligné par un petit splitter, lui aussi au look carbone.

Ce splitter est prolongé sur les flancs par des jupes de bas de caisse. De profil, on constate par ailleurs des proportions un peu plus dynamiques encore, puisque les nouveaux boucliers augmentent la longueur hors tout de 5 cm par rapport aux autres Swift. Le profil est dominé par les jantes en alliage de 17''.

A l'arrière, on observe là encore un bouclier retravaillé, intégrant un pseudo-diffuseur et deux sorties d'échappement chromées. Le tout est complété par un spoiler de toit plus prononcé.

Enfin, les voies ayant été élargie de 4 cm et la hauteur de caisse ayant été réduite de 1,5 cm, la Swift Sport présente une posture sur la route plus athlétique.

Ambiance ad-hoc

L'habitacle de la Swift Sport a lui aussi bénéficié d'un traitement spécifique. Les sièges avant sont remplacés par des semi-baquets offrant le maintien latéral de rigueur dans une voiture capable d'avaler les virages à haute vitesse, le cerclage rouge de fond de compte-tours est plus large, le volant reçoit un insert "Piano Black" dans sa partie basse et un gainage de cuir à surpiqûres rouges, et les inserts décoratifs de la planche de bord, de la console centrale et des accoudoirs de portières affichent un dégradé allant du rouge au noir.

Hello Turbo

Avec ce changement de génération, la Suzuki Swift Sport adopte pour la toute première fois la suralimentation. Sous son capot, on retrouve en effet notre bloc 4 cylindres 1.4 litres turbo, qui équipe déjà le Vitara S et la S-Cross.

Ce moteur délivre 140 ch à 5.500 Nm et 230 Nm de 2.500 à 3.500 t/min, qu'il envoie dans le train avant via une boîte manuelle 6 rapports, dont l'étagement est optimisé pour tirer les meilleurs performances du moteur, et dont le court débattement de la commande plaira aux conducteurs les plus enthousiastes.

Si certains trouveront à priori les 140 ch "un peu justes" pour une sportive de 2018, qu'ils se rassurent, car la Swift Sport est avant tout une Suzuki, ce qui signifie que ces chevaux ne doivent pas trainer une lourde charge. Reposant évidemment sur la plateforme ultra-rigide et ultra-light Heartect, la Suzuki Swift Sport pèse seulement 970 kg, un record dans le segment. Le rapport couple/poids est de 4,2 kg/Nm, ce qui est l'une des meilleures valeurs dans la catégorie des "Hot Hatch".

Le concept général du châssis de la Swift Sport n'a pas changé, il repose toujours sur des suspensions McPherson à l'avant et une barre de torsion à l'arrière, le tout associé à des amortisseurs Monroe. Mais bien sûr les ingénieurs ont remis l'ouvrage sur le métier, de manière à obtenir un comportement encore plus efficace que par le passé, un meilleur contrôle, un meilleur feedback, cela en préservant le niveau de confort requis pour une sportive ayant aussi l'ambition d'être polyvalente, donc utilisable au quotidien.

Technologie

Enfin sur le plan des technologies embarquées, la Swift Sport ne cède évidemment rien à ses sœurs plus sages, au contraire.

Elle reçoit donc notre système d'info-divertissement qui équipe toute la gamme et salué pour sa simplicité d'utilisation, mais aussi tout ce qui participe à la sécurité sur la route. Feux de route automatiques, détection de fatigue, alerte de collision imminente, freinage automatique d'urgence et régulateur de vitesse à contrôle de distance. La surveillance de changement involontaire de voie est également présente, mais avec un plus par rapport aux autres Swift, puisque cette aide est active dans la Swift Sport. Entre 60 et 160 km/h, le système peut en effet contrôler la direction pour ramener la voiture sur la bonne trajectoire.

Conclusion: c'est au grand complet que la famille Swift fait sa première apparition à l'Autofestival. Et nous avons hâte de voir comment le public accueillera la plus fun de cette fratrie.