Suzuki Swift

Electrification générale !

* Le moteur 1.0 BoosterJet tire sa révérence
* Le système Mild Hybrid 12V passe de 3 à 10 Ah
* La Swift Sport adopte un système Mild Hybrid 48V

Pour notre citadine polyvalente, les choses vont plutôt bien, merci. A notre dernière rencontre, nous vous disions qu'après une année de démarrage "en douceur", la carrière de la Swift avait réellement décollé en 2018, et que 2019 se présentait sous les meilleures auspices. L'histoire ne nous a pas fait mentir, car l'année qui se termine a été encore plus profitable pour le Swift, ses ventes européennes ayant à nouveau dépassé celles de l'année précédente.

Quid de 2020 ? Comme nous le disions en intro de ce dossier, tant de choses se passent qu'il est difficile de prévoir sérieusement quoi que ce soit. Du moins en matière de ventes. Car en matière de projets, de ce que nous allons proposer aux clients, les choses sont parfaitement claires. 2020 sera l'année du basculement total de la Swift – et de la quasi-totalité de notre gamme – dans l'ère de l'électrification, par le biais de l'hybridation légère.

A une époque où à peu près toutes les marques se jettent à corps perdu dans l'hybride rechargeable et dans le 100% électrique, vous vous demandez peut-être pourquoi Suzuki fait le choix "timide" de la simple hybridation douce. C'est très simple.

Chez Suzuki, nous proposons déjà des voitures extrêmement efficaces en termes de consommation et d'émissions de CO2, cela grâce à la légèreté de nos modèles, et à l'appétit très mesuré de nos moteurs. Nous ne sommes donc pas de ces constructeurs qui doivent prendre des mesures drastiques pour compenser les émissions d'une gamme de véhicules classiques, donc pour coller aux normes imposées. Mesures qui, soit dit en passant, ont une influence négative non négligeable sur le poids des voitures et sur leur prix de vente. Bref, l'hybridation douce, ou hybridation légère, est LA solution qui s'impose pour Suzuki : elle suffit à rendre nos voitures encore plus propres et économiques, sans impacter leur poids et les qualités routières qui en découlent, et sans faire payer le prix fort au consommateur. CQFD. Finalement, nous tirons avantages de qui nous sommes : un constructeur de petites voitures, venant d'un pays qui a depuis des lustres le souci de l'efficacité énergétique.

Voici donc ce qui change

L'entrée en vigueur des nouvelles normes européennes d'émissions impliquent donc des changements dans notre gamme. En ce qui concerne la Swift, un moteur disparaît hélas du catalogue : le 3 cylindres essence turbo 1.0 BoosterJet. Une petite merveille que, nous en sommes sûrs, nombre d'entre vous regretterons, tant il a été salué par la critique.

Quant au moteur 4 cylindres 1.2 DualJet 90ch, il ne sera plus proposé qu'en version SHVS, appellation que nous donnons à notre système d'hybridation légère. Il y a même plus que cela puisque dès mars 2020, ce système hybride passera d'une intensité de 3 Ah à une intensité de 10 Ah Pour faire simple, cette augmentation de l'intensité permettra au système d'utiliser plus efficacement l'électricité, à la fois pour améliorer le fonctionnement du Stop&Start, et pour augmenter la capacité d'assistance du moteur électrique dans certaines situations.

Les progrès en termes de conso et d'émissions que cette modification apporte vous seront communiqués en temps voulu. Mais pour déjà vous donner une idée, sachez que le système 12V 3Ah actuel s'est récemment illustré lors d'un test de consommation grandeur nature organisé par l'un de vos confrères : le Défi Auto Trends. Sur un parcours mixte de 200 km à travers les Ardennes belges, qu'il fallait parcourir en un temps donné, donc à une allure réaliste, la Suzuki Swift 1.2 SHVS a affiché une consommation réelle relevée de… 3,33 l/100 km ! L'adoption d'un système 12V 10A devrait donc permettre de faire mieux encore. Ça promet !

Suzuki Swift Sport

Le modèle sportif de la gamme va lui aussi suivre la tendance, et adopter à son tour un système d'hybridation légère. Mais s'agissant d'un modèle performant, les ingénieurs ont développé un système à la hauteur des ambitions. Dans les Suzuki Swift Sport livrées à partir de mars 2020, le moteur 1.4 turbo BoosterJet 129 ch sera donc assisté d'un système 48V 8Ah. Les données exactes seront communiquées ultérieurement, mais nous pouvons déjà vous dire qu'en plus de réduire les consommations et les émissions de la Swift Sport, ce système permettra aussi d'augmenter la réactivité de la mécanique, ce qui rendra la voiture encore plus fun à conduire.

Rendez-vous dans quelques mois pour plus d'informations, et pour des essais qui vous permettrons de juger de l'efficacité de ces modifications.