

Essai - Suzuki Swift Sport : Ca Swift pas mal

Changement de dimension dans tous les sens du terme pour cette petite Nipponne sportive apparue sur nos routes en 2007. La métamorphose s'effectue en douceur mais les changements annoncés sur le papier sont alléchants et nous laissent penser que Suzuki va dans le bon sens : celui du sport.



- 4 cylindres, 1'586 cm³
- 136 CV à 6'900 t/min
- 160 Nm à 4'400 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 195 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.7 sec.
- Poids : 1'115 kg
- Conso. mesurée : 7.2 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 147 g/km (E)
- dès CHF 23'990.-
modèle essayé : CHF 23'990.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Yves Zogheb

La Swift fait partie de ces petites citadines musclées comme la Mini Cooper, la Polo GTI ou encore l'Abarth 500. Plus courte que les DS3 ou autre Clio RS, elle n'en demeure pas moins vouloir être une sportive à part entière tout en restant « conduisible » par tout un chacun. Cela plaît aux jeunes et aux moins jeunes pour qui la bonne dimension était la Golf première génération. Suzuki l'a bien compris et remet donc le couvert avec sa Swift Sport et nous gratifie d'une deuxième génération de son petit bolide vitaminé. Sans être totalement refondue elle semble plus aboutie, plus spacieuse aussi, mais est-elle toujours aussi sportive que sa devancière ?

A l'extérieur

Chez Suzuki, la Swift Sport rime avec trois portes. Mais heureusement, il y a bien quatre places. Qui plus est relativement spacieuses - je parle de l'arrière - pour ce petit gabarit qui vient malgré tout de s'allonger de 12 cm en longueur pour atteindre 389 cm et 5 cm en largeur (169,5 cm) par rapport à son aînée.

La face avant, avec sa calandre en nid d'abeille est massive mais reste agressive avec ses grands feux aux projecteurs bi-xénon de série qui lui donnent un regard d'aigle. Les voies élargies accueillent de belles jantes de 17 pouces. On a l'impression que les quatre roues ont été repoussées aux quatre coins de la voiture lui donnant un aspect trapu, ramassé avec la sensation qu'elle sera collée à la route. La poupe dispose toujours d'un grand béquet de toit un peu trop prononcé à mon goût, d'un magnifique diffuseur au look métallique encadré par deux grosses sorties d'échappement rondes en inox. Des bas de caisse renflés finissent de rendre définitivement sportive cette petite bombe mais comme souvent, ce qui est beau est peu protégé et que ce soit l'avant, l'arrière ou les côtés, cette voiture est vulnérable aux coups et vu son gabarit des villes, c'est regrettable.

Elle est disponible en six couleurs allant du rouge de notre voiture d'essai (Ablaze Red), au noir en passant par un bleu, blanc et deux gris. Il n'y a pas vraiment de couleur fun style vert ou orange qui pourrait la sortir du lot, c'est un choix marketing. Pour ceux désireux de personnaliser leur Swift Sport, il existe toute une série d'accessoires (moulures, tapis de sol, jantes noires mat, etc.) ou encore trois kits « S Tuning ». Les kits « Basic » et « Plus » comprennent des bandes de

couleur sur le capot, le toit et le hayon. Le « Pros » intègre en plus des jupes avant, arrière et latérales dans la couleur du véhicule, un kit de rabaissement avec des jantes spécifiques noir mat.

A l'intérieur

Clé dans la poche on entre en effleurant la poignée. L'intérieur sobre est agréable et sportif. Les sièges avant sport redessinés à réglages multiples manuels, surpiqués de rouge, sont splendides et contribuent à cette ambiance sportive. Le volant cuir lui aussi surpiqué de rouge offre une bonne prise en main et est multifonctions. Il permet de gérer l'ensemble des informations de conduite plus la radio/CD/MP3, le téléphone et le régulateur de vitesse. Il est désormais réglable en profondeur et en hauteur. On trouve donc la position de conduite idéale dans un confort sportivement ferme.

L'instrumentation générale (cinq cadrans cerclés de gris argent) et les informations qu'elle distille sont complètes, claires et tombent bien sous les yeux. La nuit venue, l'éclairage est discret et reposant. Le levier de vitesse tombe bien sous la main et l'on retrouve ici un soufflet en cuir surpiqué de rouge. Pour en finir avec l'aspect intérieur sportif nous avons droit également à un joli pédalier inox.

L'ensemble des plastiques ne fait pas dans le haut de gamme comme dans certaines petites allemandes, nous ne sommes pas non plus dans du « cheap » mais plutôt moyenne gamme. Nous trouvons aussi deux miroirs de courtoisie dans les pare-soleil, une prise USB, une petite boîte à gants et une radio réglable depuis le volant.

Pour atteindre les places arrière, il faut obligatoirement passer par le côté passager ce qui n'est pas très pratique et peut même, dans certains cas de stationnement, se révéler dangereux. Une fois installé, la place y est suffisante certainement due à une garde au toit élevée.

Sous le capot

Nous avons à faire à un moteur de 1.6 litre de cylindrée intégralement revisité

pour rester compétitif face à une concurrence active. Pour l'occasion, les ingénieurs l'ont équipé d'un système d'admission variable qui module la longueur du collecteur d'admission afin de maximiser le volume d'air aspiré par le moteur. On aura ainsi, grâce à l'action d'une soupape de régulation, une tubulure plus courte aux bas et hauts régimes et plus longue aux régimes de rotation intermédiaires.

Ce bloc désigné sous le code M16A a gagné 11 CV grâce à l'optimisation du remplissage des cylindres et au système mentionné précédemment de remplissage variable des tubulures d'admission de l'air aspiré. Il atteint désormais la puissance de 136 CV au régime de 6'900 t/min. Parallèlement, le couple passe de 148 Nm à 160 Nm à 4'400 t/min. Alors certes, 12 Nm cela ne paraît pas énorme mais comme nous allons le voir au volant, ce petit supplément de couple, perché au-dessus des 4'000 tours apporte beaucoup plus en sensations que ce que l'on pourrait penser. L'idéal, serait que ce dernier soit présent plus bas dans les tours. Mais après tout, est-ce vraiment ce que l'on recherche chez cette bombinette ?

Au volant

Avec un tel look ravageur (pas moi, elle) j'avais hâte de rouler.

Bien calé dans des sièges typés baquet et confortables, je règle le volant en hauteur et profondeur, le rétro central et les très gros (pour le gabarit) rétroviseurs extérieurs. Contact par une première impulsion sur le bouton Start. Nouvelle pression en débrayant et le petit quatre cylindres s'ébroue dans un son qui est d'un commun ! Rien de vraiment sportif. Dommage, j'aime ressentir un certain frisson quand un moteur démarre. Quelques coups d'accélérateur juste pour voir s'il prend bien ses tours. Deuxième déception, le moteur ne semble pas bien vif, tout du moins pour une voiture dite sportive, et ne monte pas dans les tours aussi vite que je l'aurais imaginé. Il semble y avoir une certaine inertie. Je commence franchement à me poser des questions.

Je débraye sagement et sans forte pression et enclenche facilement la première. Je relâche l'embrayage et la voiture s'élanche avec vigueur. Deuxième, troisième, la direction est ferme et précise. A faible allure, je la trouve un peu lourde. Elle ne devient agréable qu'à partir du moment où l'on hausse le ton et que la route

tourne. Je décide de ne pas prendre l'autoroute et de me diriger directement vers la campagne et les petites routes que j'affectionne. Et là, c'est la révélation. Je pousse les rapports et bouscule la voiture. De citrouille elle devient le carrosse sportif que j'avais espéré conduire. Quelle métamorphose. Attention, il ne faut pas espérer avoir du couple à gogo car ici point de turbo ou autre compresseur, il faut aller chercher la puissance haut dans les tours. Rien à voir donc avec une voiture suralimentée. Ici, rien de vraiment sportif sous la barre des 4'000 tours. Cette sensation bien réelle est-elle en plus renforcée par le système d'admission d'air variable précité ? Cela ne devrait pas, au contraire. Il ne faut donc pas hésiter à « pousser » le moteur pour bien appréhender cette voiture et mieux la découvrir. Mais quel plaisir passé 4'500 tours et ce jusqu'à la zone rouge. La voiture semble enfin respirer et, aidée par un excellent châssis, est d'un équilibre parfait. Vive, elle réagit vite. Elle vire relativement à plat et prend peu de roulis. Je dis relativement car ce n'est tout de même pas une Lotus. Nous sommes un peu hauts perchés, néanmoins on peut se permettre une conduite sportive d'un niveau assez élevé, sans tanguer comme sur une mer agitée. Il faut savoir qu'afin d'améliorer le roulis, les ressorts des amortisseurs avant et arrière ont été raidis. La motricité est excellente. Bien sûr il n'y a pas tant de couple que cela à « passer » et les généreux pneus Continental sont excellents. Parallèlement, un nouveau train avant et des jantes de 17 pouces plus légères (usinées par fluotournage) favorisent l'agilité et la réactivité lors des changements d'appui. A l'arrière, un design inédit pour la suspension procure plus de rigidité latérale et améliore la stabilité surtout à vitesse élevée.

Il est possible de « swifter » (faire partir l'arrière) avec cette bombinette mais il faudra faire preuve d'un certain talent. Pour cette figure, l'idéal sera d'avoir une piste glissante, de débrancher l'ESP et de faire preuve de savoir-faire dans la pratique de l'appel contre appel, tant les limites de l'équilibre et de l'adhérence sont loin. Même sur le mouillé, la Swift Sport fera preuve d'une telle stabilité que l'on préférera ne pas chercher à glisser et profiter d'une trajectoire « propre ». A noter qu'une fois l'ESP branché (ce qui est le cas la majeure partie du temps), son action est plus que discrète. L'ABS est bien calibré, comme je l'aime pour une sportive.

Quand on décide de faire un col, chaque virage devient un plaisir à aborder que ce soit à la montée ou à la descente. On cherche le point de corde, on freine, rétrograde, la voiture reste stable, on braque et enroule sur un filet de gaz et on

peut ré-accélérer très tôt ; la voiture ne bouge pas et s'extrait du virage à la condition d'être sur le bon rapport (souvent la deux) à l'assaut du virage suivant. Les vitesses passent presque « à la volée » sans jamais faire fausse route, un régal. Le freinage est endurant et largement suffisant pour ralentir honorablement la voiture lancée à vive allure : elle doit être plaisante à rouler une journée sur piste pour la cerner mieux encore. C'est une voiture saine et on pourra même regretter que la puissance ne soit pas supérieure. Je me suis d'ailleurs demandé si les 136 chevaux étaient bien là mais la voiture de notre essai n'ayant que 6'000 kilomètres, il va sans dire qu'elle va encore se libérer. De toute façon, il y avait bien assez pour avoir la banane sur route ouverte.

Lorsque l'on baisse le rythme, on retrouve une voiture qui est douce à conduire, restant précise mais pas très envoûtante. Il y a un « passage à vide » entre 2'500 et 4'000 tours puis si on continue d'appuyer (ce qui est rarement le cas en ville) on s'envole jusqu'à la zone rouge (7'200 t/min). Alors on se laisse porter dans le flot de la circulation comme avec une voiture moins puissante. La nouvelle boîte qui offre désormais six vitesses reste très bien étagée et on peut facilement rouler en quatrième, voire en cinquième, à 2'000 tours. Mais si vous voulez vous extraire d'une situation, il vous faudra le plus souvent redescendre en deuxième. L'ensemble des commandes, clignotants, phares et essuie-glaces sont douces à manipuler. Pour le stationnement en ville, il y a une aide en marche arrière ce qui, même avec une petite voiture, rend le créneau plus facile. A noter que la vitre dite automatique côté conducteur, ne l'est qu'à la descente, ce qui est très agaçant. En effet, devoir rester appuyé sur un bouton pour que cette dernière remonte à son maximum oblige à quitter le volant trop longtemps car c'est toujours en roulant que l'on décide de remonter la fenêtre... La nuit venue, les compteurs restent bien lisibles et les bi-xénons éclairent la route suffisamment pour qu'on n'ait pas à se poser trop de questions.

Verdict

Le plaisir de conduite - prenant malgré tout en compte les nuances citées dans la rubrique ci-dessus - n'a d'égal que sa bonne bouille. J'ai enfin retrouvé la 205 GTI de ma « jeunesse ». Petite, relativement légère, confortable, pouvant emmener quatre personnes sans être à la peine, la nouvelle Suzuki Swift dans sa version trois portes sportive a pratiquement tout pour plaire, sans oublier un prix

alléchant et surtout qu'elle est, de série, très bien équipée et offre trois ans de garantie (cinq en option). Sa principale rivale est la Renault Twingo R.S. (133 CV pour aussi 160 Nm). Cette Suzuki Swift Sport sera à n'en pas douter un best seller, même si certains ou certaines préféreront rester sages avec des versions moins puissantes voire 4x4.

Prix et options - Suzuki Swift Sport

Prix de base : CHF 23'990.-

n/a

Prix TOTAL : CHF 23'990.-

Options disponibles

- Prolongation de garantie 4ème année : CHF 220.-
- Prolongation de garantie 4ème et 5ème année : CHF 420.-
- Intérieur en cuir : CHF 1'950.-
- Siège avant avec fonction de massage : CHF 450.-
- Détecteur de pluie : CHF 390.-
- Aide au parage acoustique avant : CHF 700.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à SUZUKI Automobile Schweiz AG pour le prêt de cette Suzuki Swift Sport.

A lire aussi

Nouveauté - Suzuki Grand Vitara





















