Essai – Suzuki Swift Sport : De la modernité asiatique au royaume de la GTI

Suzuki nous revient avec sa 3ème volée de la Suzuki Swift Sport. La firme nippone s'affiche parallèlement en tête du classement des marques préférées japonaises. Après avoir essayé cette bombinette, je comprends aisément le pourquoi de ce succès et il est temps de partager mes impressions avec vous.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'373 cm^3
- 140 ch à 5'500 t/min
- 230 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.1 sec.
- Poids : 970 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'890 x 1'735 x 1'500
- Conso. mesurée : 6.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 125 g/km (F)
- dès CHF 23'990.-, mod. essayé: CHF 24'460.-

Texte et photos : François Cuany

Suzuki nous invite à prendre les commandes d'un petit bolide à la sauce GTI. Un moteur qui ne fait pas la course aux chevaux, placé dans un châssis diablement efficace et léger. Une promesse de sportivité un peu oubliée des constructeurs européens et qui saura ravir les passionnés de compactes sportives sur petites routes sinueuses.

A l'extérieur

Elle se voit de loin cette petite Swift, pas seulement par sa teinte « Champion Yellow », mais aussi par ses courbes bodybuildées, et ses inserts imitant le carbone. Elle donne envie de faire sa découverte !

La face avant, marquée par une grande calandre, bordée de deux gros phares antibrouillard façon « écope » et soulignée par une lame « carbone », est agressive et élégante.

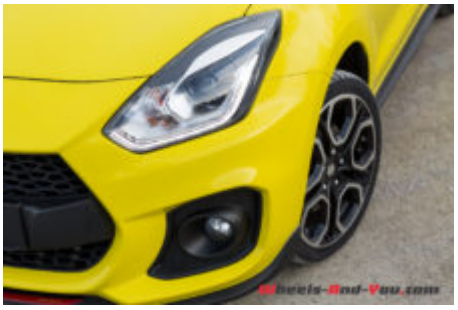
Le profil, un peu haut sur patte à mon goût, est taillé par un avant plongeant et un becquet sur le coffre. Tout comme sur l'avant on a des jupes latérales « carbone » qui abaissent un peu l'auto et accentuent la sportivité de la ligne.

La face arrière est, elle, la plus bodybuildée de l'auto, on oublie la finesse du dessin de l'avant pour un aspect plus massif avec un gros diffuseur muni de deux sorties d'échappement ! C'est le côté le plus exubérant de l'auto ! En même temps… c'est le plus important car elle ne veut laisser entrevoir que celui-ci à ses

concurrentes !

Il n’y a pas à se poser trop de questions concernant le carnet de commande. Ici le seul choix, ou presque, qu’il vous est proposé de faire c’est la couleur ! A part le jaune, toutes les teintes sont métallisées et demandent donc un petit rajout pécunier de CHF 590.-. Tous les composants visant à argumenter le côté sportif sont de série, de même que les jantes dont il n’y a qu’un seul modèle au catalogue. Il aurait pu y en avoir au moins deux ou trois, de manière à personnaliser un peu sa monture.

De manière globale, la voiture fait plaisir à voir, je lui trouve une vraie bouille sympathique ! Elle fait partie de ces autos qui tranchent avec la tendance. On aime ou on n’aime pas, mais elle ne laisse pas indifférent et ça c’est top !



A l'intérieur

Je suis d'abord bluffé par le package d'équipement embarqué de série pour une auto placée dans cette gamme de prix. En effet, il ne manque pas grand-chose. Nous avons un système multimédia complet affichant la caméra de recul et les connectivités en vogue.

Des sièges en tissus, arborant le logo « sport », très enveloppants et chauffants sont proposés. Les cadrans d'affichage du conducteur offrent en leur centre toutes les infos concernant les pressions et températures de l'auto. Des infos présentées de manière ludiques mais qui s'avèrent facile à contrôler.

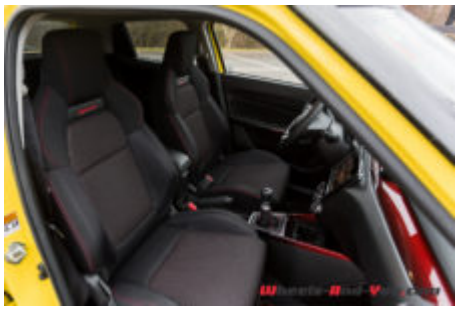
En revanche, et c'est compréhensible vu le placement du produit, je dénote beaucoup de plastiques durs un dans le cockpit. Que ce soit sur le tableau de bord ou les portières, ça sonne creux un peu partout.

Seul bémol ergonomique : l'accoudoir central (en option à CHF 280.-), offrant un rangement pratique, est un peu disgracieux entre les sièges et n'est pas placé de manière optimale une fois mon assise réglée.

Même s'il n'est pas raccord avec la teinte extérieure de l'auto, le combo du piano-black et des inserts rouges me séduit et meuble bien l'habitacle pour le rendre accueillant, tout en soulignant un certain tempérament.

Une fois le siège reculé pour mon 1m83, je peux prendre place aisément à l'arrière. Il ne reste certes pas énormément de place entre les genoux et le siège mais suffisamment pour être confortable sur un bon trajet.

Il a fallu gagner un peu sur le volume du coffre pour accueillir des occupant le plus agréablement possible à l'arrière. Son volume de 265 litres peut néanmoins charger deux valises de taille moyenne et l'on peut notablement gagner en espace de chargement en rabattant une partie ou la totalité de la banquette arrière.



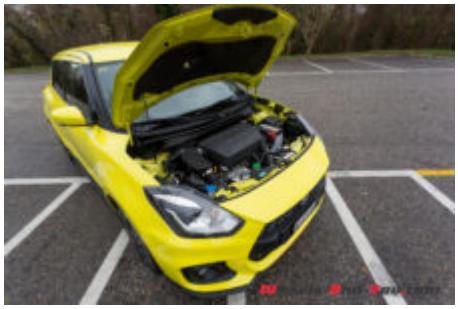
Sous le capot

L'unique motorisation disponible sur cette bombinette est le Boosterjet 1.4l turbo fort de ses 140 ch et de son couple de 230 Nm. Ce moteur affirme le côté « Sport » de la Swift dès son pic de couple à 2'500 t/min. On dénote juste le manque d'un autobloquant dans la chaîne cinématique pour parfaire la transmission.

Bien que la fiche énergétique annonce un malheureux « F », la consommation annoncée mixte n'est que de 5.6 l/100km. Alternant trajet autoroutier et conduite un peu plus sportive, je me satisfais d'une consommation moyenne mesurée de 6.7 l/100km. Il y a possibilité de descendre facilement ce chiffre mais lors de nos

essais de ce genre de petite sportive, il faut bien l'avouer, l'éco-conduite n'est pas au cœur de notre préoccupation.

Dans un souci de sécurité et de confort, une panoplie d'électronique est intégrée. Le régulateur de vitesse avec contrôle actif des écarts, le système de freinage d'urgence avec alerte anticollision, l'assistance à la tenue ligne, la correction de cap active ainsi que la commutation automatique des feux de route sont de mise. Vous pourrez à votre guise les activer ou désactiver séparément. Et heureusement car, selon l'utilisation, certains « BIP » peuvent être désagréables.



Au volant

Il me tardait d'essayer cette petite Swift Sport. En effet, cela fait plusieurs saisons que je les vois évoluer sur les différentes manches de slaloms suisse et elles sont toujours aux avant-postes de leur catégorie. Je m'installe donc aux commandes et trouve rapidement une position de conduite agréable et relativement sportive. Quoiqu'un peu haut, le siège offre suffisamment de réglages pour être confortable.

En ville, sa direction et son embrayage fluides permettent de se mouvoir agréablement dans la circulation. Le couple permet de ne pas avoir à jouer avec la commande de boîte en permanence. Les reprises sont bonnes et l'auto accepte sans broncher les bas régimes.

Mais après tout, cette auto se pare d'un blason sport ! C'est donc sur des terrains

plus sinueux que l'essai commence véritablement !

Un vrai travail sur le châssis a été effectué dans le but d'optimiser les performances et le plaisir de conduite. La suspension est bien ferme mais pas tape-cul et la rigidité du châssis confère du caractère à cette compacte.

Le comportement, malgré des pneus hiver aux flancs un peu souples, est exemplaire. Le faible poids de l'auto se fait tout de suite ressentir ! N'oublions pas que l'auto pèse, à vide, moins d'une tonne. Le train avant est très bon en entrée de courbe mais manque un peu de grip en sortie car le couple du turbo vient relativement vite mettre les roues en patinage. Notons que la météo hivernale et la monte pneumatique n'aident absolument pas dans cet exercice.

Le train arrière est, lui aussi, excellent. Il permet de placer l'auto en entrée de virage sans crainte d'être pris en traître. L'auto est joueuse mais pas piégeuse ! En pneus été les performances doivent être bluffantes pour cette catégorie de véhicule. Le faible empattement la rend super agile et lui permet de se faufiler sans faillir sur les portions les plus sinueuse.

Si, en ville, je trouve la direction agréable par sa fluidité, en conduite plus soutenue elle est très précise et remonte bien les informations de la route.

De nuit, le puissant éclairage LED est efficace et le système automatique basculant des feux de croisement aux grands phares devient vite un partenaire de choix, tant il est réactif, pour éviter l'éblouissement des autres usagers de la route.

Si l'auto se manie très bien, c'est sur les parkings que l'on remarque sa largeur. Elle mesure 11 cm de plus qu'une certaine Abarth 595. Même si on est loin des gros SUV, son gabarit qui la rend si affûtée sur route lui fait prendre un peu plus de place sur les espaces de stationnements.

Verdict

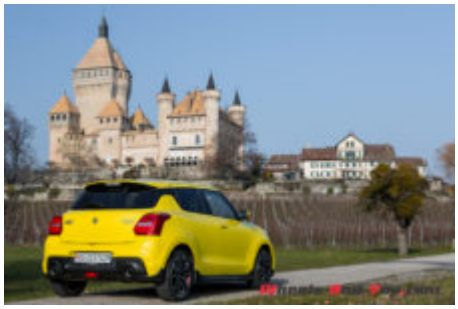
Avec un prix en entrée de gamme de CHF 23'990.-, le rapport « plaisir/performance » défie toute concurrence. Suzuki frappe fort avec sa 3ème mouture de la Swift Sport.

L'équipement embarqué n'a rien à envier aux autos plus haute gamme. Tant au niveau de l'agrément de conduite qu'en matière de sécurité, il ne manque presque rien. Je dénote malgré tout le fait que, si la caméra de recul est fournie de série, le radar « bip » n'est, lui, disponible qu'en option. Une caméra sans ledit radar n'est pour moi pas pleinement efficace. Il ne faudra donc pas oublier de le rajouter lors de la commande au prix de CHF 1'350.- pour la version complète ou CHF 650.- seulement pour l'arrière.

Au volant j'ai pris un plaisir fou à découvrir cette auto qui nous rappelle que, si les constructeurs le désirent, ils peuvent encore développer des autos légères et performantes pour des budgets modérés. Il faudra par contre faire avec le petit

réservoir de 37 litres. Il est largement suffisant dans la plupart des cas, mais si l'envie vous prend de faire la tournée des cols, attention au plein qui fondra rapidement.

En conclusion, je trouve que cette Suzuki Swift Sport est une vraie réussite qui allie praticité par son gabarit, économie grâce à son petit moteur, plaisir de conduite par son comportement routier et une vraie bouille sympathique. Bravo !



<u>Prix et options – Suzuki Swift Sport</u>

Prix de base : CHF 23’990.-

Accoudoir avant : CHF 280.-

Jeu de tapis Deluxe avant/arrière : CHF 90.-

<u>Prix TOTAL : CHF 24’360.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Suzuki Automobile Schweiz AG pour le prêt de cette Suzuki Swift Sport, ainsi qu'au garage Emil Frey SA Centre Automobile Romand à Crissier pour le soutien logistique.

A lire aussi

Essai – Suzuki Ignis Allgrip 4×4 : Ze Pocket SUV

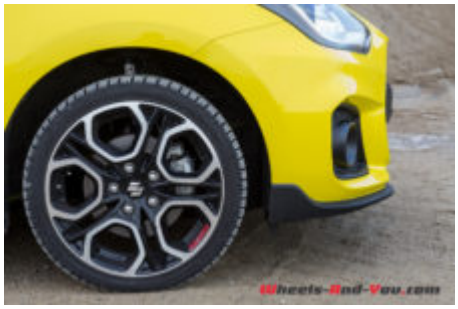
Essai – Suzuki Vitara : Belle pierre cherche écrin

Essai – Suzuki Swift Sport : Ca Swift pas mal

Nouveauté – Suzuki Jimny

Avant-première – Suzuki Swift Sport

Nouveauté – Suzuki Ignis

Présentation – Suzuki Vitara

Nouveauté – Suzuki Grand Vitara