



Press Information



Dossier de presse Swift

Suzuki Belgium N.V. – Public Relations Department
Bart Hendrickx
Tél: 03/450.04.25 – Fax: 03/450.04.90
E-mail: bart.hendrickx@suzuki.be

CONTENU

Nouvelle Suzuki Swift : l'ADN Suzuki redécouvert	3
Un vrai look	5
De la bulle à l'habitacle	6
Moteurs motivés	6
Châssis né pour l'action	7
Sécurité et protection	8
Aspects pratiques	8
Fashion colors	9
Une star, une Swift, une pub	9
Swift Sport, machine à fun	10
Caractéristiques techniques	12
Equipements	12
Garantie et prix	13

Nouvelle Suzuki Swift

L'ADN Suzuki redécouvert

Introduction

Séduire une clientèle mondiale, c'est un défi que doit relever chaque acteur du monde automobile actuel. Un défi auquel s'attache depuis très longtemps déjà Suzuki. Mais cette fois, avec la nouvelle Swift, Suzuki passe à la vitesse supérieure et se donne plus de chances que jamais. Cela en sortant des éternels bureaux de travail, en quittant la blouse blanche et les simulations informatiques, en étudiant de beaucoup plus près les attentes, les goûts et les envies de ses clients, en allant à leur rencontre.

Dès les premières ébauches, une équipe spéciale de designers et d'ingénieurs Suzuki s'est associée à des professionnels de l'automobile européenne bien sûr, mais surtout à de simples passionnés, afin de créer la meilleure Suzuki compacte de l'histoire de la marque. Car comme le dit l'expression populaire: "Les conseillers n'étant pas les payeurs". Alors justement: allons plutôt demander conseils aux payeurs...

Le résultat de cette "consultation populaire" colle parfaitement avec les ambitions de Suzuki et plus encore, nous le pensons, avec les attentes d'une clientèle européenne, probablement la plus exigeante du monde en matière d'automobile. La nouvelle Swift est plus jolie, plus spacieuse, plus raffinée et bien plus agréable à conduire que jamais. De plus, elle offre un aperçu passionnant des nouvelles idées, des nouvelles approches qui « feront » le design des Suzuki de ces prochaines années.

Dans le cadre de la stratégie mondiale de Suzuki, la Swift sera assemblée au Japon, en Hongrie, en Chine et en Inde.

La naissance de la Nouvelle Swift

Pour Suzuki, il était temps de marquer un tournant radical. Il fallait réaffirmer la place de la marque parmi les leaders du segment des voitures compactes.

L'histoire de l'automobile a montré que jamais un constructeur n'a autant de succès que lorsque les automobiles qu'il produit reflètent ses valeurs fondatrices, la philosophie qui présidait à sa naissance. Plus qu'hier et moins que demain, Suzuki a donc à coeur de présenter des véhicules exprimant à merveille l'ADN unique d'une entreprise qui, certes, est un chef de file dans le secteur des voitures compactes, mais est également une des marques dominantes du marché mondial de la moto.

Dès le Mondial de l'Automobile de Paris 2002, avec le Concept-S, un véhicule qui reflétait à merveille les activités de Suzuki en compétition sur deux et quatre roues, puis avec le Concept-S2 du Salon de Francfort 2003, cabriolet sportif lui aussi fruit du nouveau programme de Suzuki, le public a pu percevoir cette prise de conscience de Suzuki de son hérité faite de course et des caractéristiques technologiques du meilleur aloi. Dans le même temps, par les réactions enthousiastes du public devant ces deux concepts qui allaient évoluer pour donner la Nouvelle Swift, Suzuki a constaté que le chemin entamé était le bon.

Pour concevoir la nouvelle Swift, il fallut changer d'état d'esprit, regarder ce qu'il y a en dehors du Japon. Pour les designers de la marque, la première étape fut de se rendre en Europe pour y évaluer la perception du design Suzuki et de s'adjoindre des designers européens capables de traduire une vision très concrète de l'esprit européen. Les designers sont restés six mois, affinant sans cesse le dessin de la nouvelle Swift tout en s'inspirant du contexte de vie des européens.

Le comportement de la nouvelle Swift reflète également une approche résolument européenne. Les ingénieurs ont tout d'abord créé un nouveau châssis qu'ils ont ensuite mis au point et progressivement développé par des essais sur piste et sur route à travers l'Europe. Chaque étape de ce processus fut accompagnée de commentaires constructifs de nombreux fervents de l'automobile européenne. Le fruit de ce travail est une voiture dont le comportement routier satisfera les automobilistes européens les plus exigeants.

Un vrai look

Rien n'est pire pour une automobile compacte que l'anonymat, particulièrement dans un marché aussi concurrentiel que l'Europe. C'est pourquoi la Nouvelle Swift s'éloigne de la forme monovolume (trop?) couramment adoptée par dans ce segment, optant pour une solution "un volume et demi".

La face avant intègre des projecteurs sous glace lisse. Ensuite, les roues de grand diamètre placées aux quatre coins de la carrosserie et la ligne de caisse bien marquée, courant des projecteurs frontaux jusqu'à la poupe, donne à la Nouvelle Swift une posture stable et athlétique.

Par une finition noire des montants avants et centraux les designers tentent de donner l'illusion d'un vitrage d'une pièce, enveloppant la partie haute de l'habitacle. Il serait un peu exagéré de comparer cet effet de style à une visière de casque intégral et d'y voir un fragment de l'ADN moto de Suzuki, mais avec un peu d'imagination et de fantaisie, après tout...

Sur les flancs de la nouvelle Swift court une ligne de caisse bien marquée, qui rencontre les feux postérieurs incurvés au-dessus des roues arrière. Cette ligne de caisse donne des épaules solides à la Nouvelle Swift, ce qui, avec les ailes évasées, les seuils latéraux prononcés ou encore le bord arrière du pavillon sculpté en spoiler, insistent un peu plus sur l'allure sportive et athlétique de la voiture.

Tous ces éléments, auxquels il est possible d'ajouter – selon les versions – des jantes en alliage léger à cinq branches, offrent à la Nouvelle Swift un certain charisme dynamique, affichent les ambitions qu'elle se fera un plaisir d'atteindre.

De la bulle à l'habitacle

La première chose que l'on remarque à bord est l'aspect enveloppant des surfaces vitrées et le sentiment de confiance, de « faire corps » avec la voiture qu'il crée en permettant au conducteur de bien visualiser les dimensions extérieures. L'orientation sportive de cet habitacle, du volant à trois branches, du pommeau de vitesses sphérique et du tachymètre cerclé d'un anneau lumineux, rendent donnent une vraie personnalité à cet habitacle.

L'instrumentation à trois cadrans, lisible et stylée, contient elle aussi quelques touches rappelant l'héritage deux roues de Suzuki. Comme le compte-tours dont le « 0 », positionné à six heures comme sur les motos de compétition.

Ce même combiné inclut également un écran central où s'affichent l'heure, la consommation d'essence et la température extérieure.

Sur certaines versions, le volant inclut des touches de commandes du système audio

Les sièges avant offrent à la fois le confort indispensable dans une citadine et un très bon maintien dont on ne peut se passer dans une automobile hyper dynamique. Le siège conducteur est réglable en hauteur sur 30 mm. Enfin, la colonne de direction est elle aussi réglable en hauteur.

Moteurs motivés

Si les conducteurs de motos Suzuki ne transigent pas avec les performances, pourquoi les conducteurs de la Nouvelle Swift le devraient-ils? C'est pourquoi Suzuki l'a dotée de deux moteurs profondément remaniés (un moteur à essence de 1,3 l et le diesel DDiS de 1,3 l) et deux transmissions (une boîte manuelle à cinq vitesses et une boîte robotisée à cinq vitesses (version essence)).

Ces moteurs ont tous été conçus pour offrir le maximum à bas et moyen régime, une caractéristique cruciale en ville et sur route sinueuse.

Le moteur diesel de 1,3 l possède une injection par rampe commune affichant les excellentes performances que vous connaissez déjà, des émissions polluantes réduites et une consommation très mesurée. La courbe de couple de ce moteur turbo intercooler est à la fois généreuse et régulière ; il s'agit d'un moteur qui respire bien et qui réagit au quart de tour, même à bas régime.

Les transmissions ont été choisies pour mettre l'accent sur le plaisir pur de conduire.

La boîte manuelle à cinq rapports (pour le moteur à essence et le moteur DDiS) est très douce bien que précise et rapide grâce à des débattements courts et à une liaison levier-boîte très améliorée.

La transmission robotisée (manuelle-automatique) à cinq rapports (pour le moteur à essence de 1,3 l) offre à la fois les avantages de l'automatisme et des changements de vitesse manuels pour une conduite décontractée et économique. Le mode automatique de cette transmission présente deux positions : « Economique » et « Normale », laissant au conducteur le soin de choisir entre une conduite mettant l'accent sur la consommation la plus basse ou sur l'agrément routier.

Châssis né pour l'action

Si dans l'agressivité esthétique la Nouvelle Swift est imprégnée des motos Suzuki, son comportement est plutôt fidèle à l'âme des voitures de la marque: à la fois dynamique, sophistiqué et très confortable. L'équilibre est atteint par la nouvelle plateforme et ses trains roulants spécifiques.

Les dimensions de la Nouvelle Swift annoncent la couleur: des voies très larges de 1470 mm à l'avant et 1480 mm à l'arrière, un empattement de 2380 mm pour des dimensions extérieures de 3760 mm de long sur 1690 de large: les roues sont réellement aux extrémités de la voiture, la stabilité risque donc fort d'être au rendez-vous.

La suspension avant a été redessinée. Les bras inférieurs, le carter de direction et les supports moteur arrière sont attachés à un sous-châssis. Cette conception rigidifie beaucoup l'ensemble, accroît la stabilité et diminue les bruits de roulement.

A l'arrière, une suspension à essieu de torsion optimise la relation entre stabilité de conduite et confort. Cette configuration diminue les masses non suspendues et permet donc de contrôler plus efficacement l'angle de carrossage et le pincement. En outre, elle permet de proposer un plancher arrière plat et bas pour le coffre à bagages.

Quant à la direction assistée, elle est désormais plus agréable car plus directe. Le système de freinage a lui aussi été amélioré avec notamment des étriers plus rigides et des plaquettes de freins.

Sécurité et protection

Puisque la Nouvelle Swift est née d'une feuille blanche, Suzuki a pu dès le premier jour la concevoir avec la sécurité en point de mire. Elle inaugure donc une structure étonnamment résistante aux chocs, où l'acier à haute limite d'élasticité et un travail approfondi sur les corps creux associent légèreté et solidité, ainsi que des solutions (notamment au niveau du capot, des ailes, des essuie-glaces et du bouclier avant) minimisant les blessures encourues par les piétons.

Et bien sûr, elle inclut l'équipement de rigueur aujourd'hui: prétensionneurs de ceintures de sécurité à limiteurs de force, garnitures à absorption d'énergie, airbags frontaux, latéraux et rideaux (disponibles), colonne de direction télescopique et un système du découplage des pédales en cas de collision frontale.

Mais éviter l'accident reste évidemment préférable: un ABS à répartiteur électronique et une assistance au freinage d'urgence sont les éléments les plus importants des équipements de sécurité active de la Nouvelle Swift.

Enfin, toujours dans un souci de rassurer le conducteur, Suzuki offre sur la nouvelle Swift une protection exemplaire contre le vol grâce à un système de démarrage sans clef (keyless), pour verrouiller et déverrouiller les portières et lancer le moteur, un immobiliseur ainsi que la toute dernière génération de serrures antivol de Suzuki.

Aspects pratiques

Comme vous l'avez vu plus haut, l'architecture de la Swift a été en priorité élaborée pour lui procurer un comportement idéal. Mais elle profite également à l'espace dans l'habitacle qui utilisé intelligemment, offre à la voiture une grande souplesse en matière de transport de personnes et de bagages.

Lorsque tous les sièges sont en place, les 204 litres du coffre à bagages permettent de loger verticalement une grande valise. Sur les finitions supérieures, la banquette arrière se divise en deux parties asymétriques (60/40) et peut être complètement repliée de manière à offrir une zone étendue et parfaitement plate (grâce au système de suspensions arrières non intrusif) pour les bagages. Les finitions d'entrée de gamme, la banquette se rabat en une pièce afin, là aussi, d'augmenter l'espace dévolu au chargement. Le hayon est équipé d'un déverrouillage électrique.

Enfin plusieurs espaces de rangement pour petits objets sont répartis dans l'habitacle: compartiment dans le tableau de bord, une boîte à gants, porte-bouteilles avant et arrière, aumônière au dos des sièges avant, pochettes dans les contre-portes avant (assez vastes pour contenir des atlas routiers de format A4) et tiroir sous le siège passager avant.

Fashion colors

L'acheteur d'une nouvelle Swift pourra choisir parmi plusieurs coloris extérieurs très mode qui mettent en exergue les formes agressives quoique stylées de la Nouvelle Swift. Tous ces coloris viennent d'être créés au moyen d'une peinture à l'eau respectueuse de l'environnement.

Une star, une Swift, une pub.

Pour illustrer le peps et les performances de la nouvelle Suzuki Swift, notre nouvelle pub télé fait appel au célèbre footballeur Cristiano Ronaldo. Le film nous montre une véritable chasse au ballon de foot dans les rues d'une ville... On y voit le travail des jambes d'un footballeur de classe mondiale qui mesure son agilité à celles de la Nouvelle Swift. Le match est serré. Et quand la Swift finit par s'arrêter... Cristiano Ronaldo lui-même s'en extrait pour un bain de foule parmi les enfants rassemblés tout autour. Arrive alors la signature : « Wanna Play ? »

Voilà qui résume la Nouvelle Suzuki Swift, une voiture dynamique, mode, bien dans ses baskets (ou devrions-nous dire bien dans ses chaussures de foot) et bien dans son époque faite de connexion internet haut-débit, de jeu vidéo aux capacités exponentielles et où tout va vite, très vite. La Nouvelle Swift est là et n'a pas l'intention de se laisser distancer.

Suzuki Swift Sport

Machine à Fun

Dès que le visage de la nouvelle Swift a été dévoilé, dès que l'on a découvert son allure dynamique et frondeuse, ensuite dès qu'on en a pris le volant pour faire connaissance avec son âme joueuse, ses roues aux quatre coins et son châssis qui en redemandait, nous avons été nombreux à nous dire qu'une version sportive était forcément programmée. Aucun constructeur ne peut proposer en véhicule affichant un tel potentiel dynamique d'abord, mais aussi de séduction sans avoir l'intention de développer ce potentiel pour en faire une automobile ultra passionnelle. Dont acte. 125 chevaux pour à peine plus d'une tonne, la recette est prometteuse.

Le Look

Une calandre vorace, de petits flaps, des bas de caisse discrets garnis à l'arrière de grilles nid d'abeille style, un double pot d'échappement, un spoiler de toit court (qui n'est pas là que pour le look mais réduit en plus la poussée sur l'essieu arrière et améliore sensiblement la stabilité de la Swift Sport à grande vitesse), des passages de roue évasés, de nouveaux boucliers intégrant des phares antibrouillards et des entrées d'air plus larges, un volant à trois branches recouvert de cuir, des sièges sport enveloppants à appuie-tête intégrés et des pédales en acier inoxydable perforé... Suzuki n'a rien oublié, mais n'a rien exagéré.

La rage!

Au moment de choisir un moteur pour transformer la Swift en Swift Sport, il était très important pour Suzuki de se retourner vers le passé. Dans les années 80, la Swift GTi et son modeste 1.3 litres de 101 ch avaient fait, face à celles devenues des icônes du genre, bien plus que de la figuration. La Swift GTi a été un succès d'estime autant que commercial. Pas question donc de changer l'esprit. Pas question de surévaluer la capacité du moteur qui allait mettre le couteau entre les dents de la nouvelle Swift. La voiture est petite et légère, un petit moteur qui aime la zone rouge est ce qu'il lui faut. Les ingénieurs Suzuki ont donc revu et corrigé le célèbre 4 cylindres 1,5 litre à calage de soupapes variable qui faisait merveille sous le capot de l'Ignis Sport.

Cette boule de nerfs lâche 92 kW/125 ch à 6.800 t/min et 148 Nm à 4.800 t/min. Outre l'augmentation de la cylindrée, une multitude de corrections légères ont abouti à un gain de puissance de près de 23%: amélioration du système d'induction d'air grâce à la commande électronique du papillon, réduction de la contre-pression dans le double pot d'échappement, diminution du frottement des pistons et de la bielle, vilebrequin plus dur, ressorts de pistons renforcés... Autant d'ingrédients qui donnent un moteur rageur adorant les montées en régime sans pitié.

La pureté

Le châssis a été réglé de manière à faire de la Swift Sport une voiture procurant les sensations sport les plus pures de sa catégorie, dans laquelle rien ne vient interférer entre le pilote, la machine et l'asphalte. En clair, pour que l'ESP monté en série reste le plus discret possible. La suspension a été encore améliorée et le compromis de l'amortissement entre tenue de route et confort est plus nettement orienté vers des sensations proches de celle de la course. Enfin les pneus 195/45 R17 montés sur des jantes 17 pouces en alliage léger garantissent le grip nécessaire. Le système de freinage est amélioré avec des freins à disques sur toutes les roues (ventilation intérieure à l'avant).

Le package

Nous savons que plus on équipe une voiture, plus elle pèse lourd et plus ses performances sont altérées. Pourtant, les 1.030 kg de la Swift comprennent tout: Radio/CD-MP3, 6 haut-parleurs, climatisation automatique, sièges chauffants à l'avant, verrouillage central avec télécommande, lève-vitres électriques et système de démarrage sans clé (keyless).

La sécurité

Enfin, rien ne doit être plus léger dans une Swift Sport que l'esprit de qui la conduit. C'est pourquoi la voiture répond à toutes les exigences en matière de sécurité: colonne de direction télescopique, système de découplage du pédalier en cas de collision frontale, ceintures de sécurité avant à prétensionneurs et limiteurs de force, airbags frontaux, latéraux et rideaux, points d'ancrage ISO-FIX sur la banquette arrière, ABS à quatre canaux avec répartiteur électronique de freinage et enfin ESP et contrôle de traction, le tout monté en série.

Caractéristiques techniques

http://www.suzuki.be/pdf/swift_tk_fr.pdf

Equipements

http://www.suzuki.be/pdf/swift_u_fr.pdf

Garantie

- Garantie de 5 ans ou 150.000 km (pièces et main d'oeuvre)
- Garantie de 12 ans contre les perforations dues à la corrosion
- Garantie d'un an sur les pièces de rechange
- 5 ans Suzuki Assistance 24h/24h

Prix

Consultez les prix sur www.suzuki.be