

Nouvelle Suzuki Swift New look

Lancée en 2005, la petite citadine japonaise au style sympathique change de robe. La nouvelle génération se veut plus technologique et propose même une motorisation hybride. Essai sur les routes touristiques entre Nice et Monaco.

Bien que complètement nouvelle, cette 3e mouture garde l'ADN qui a fait le succès de sa devancière. Pour contenir son poids plume de moins de 900 kg, elle est passée par la case régime. En reposant sur une nouvelle plateforme, elle gagne 120 Kg sur la balance. Elle conserve ses atouts sportifs et ses traits fun, tout droit sortis d'un manga japonais. Les projecteurs LED s'étirent le long du capot et enferment une signature lumineuse originale. Le regard malicieux de la précédente version devient ainsi plus viril. La calandre est un peu plus verticale et le bouclier est redessiné pour donner l'effet de largeur. On regrette que le boîtier du radar adaptatif se trouve décentré sur la calandre, il aurait été plus judicieux de le placer derrière le logo. Sur son profil, long de 3,84 m, on remarque la poignée d'accès aux places arrières située sur le montant de custode. Cette partie noire mate fait le lien entre les vitres surteintées et la lunette, qui est surmontée d'un béquet. Vue de l'arrière, les feux sont quasi posés sur des hanches en trapèze lui conjurant ainsi une meilleure assise. La Swift conserve son feu de brouillard central, petit clin d'œil à la moto ? Côté garde-robe, les teintes rouge (Burning red) et bleu (Speedy blue) ont été ravivées et la peinture bi-ton permettra de nombreuses combinaisons de personnalisation. On apprécie les rétroviseurs et les boucliers peints mais, attention aux petits chocs, car ils ne disposent d'aucune protection. La mignonnnette repose sur des jantes de 15" avec enjoliveurs ou 16" en alliage.

VIE À BORD

L'esprit de sportivité a été maintenu aussi à l'intérieur avec une planche de bord bien agencée et un volant multifonctions à méplat. L'habitacle pourra être égayé par des inserts blancs et des touches de chrome. L'écran multimédia de 7", assez lisible, est dirigé vers le conducteur et propose

des connections USB et carte SD. Il peut afficher 4 zones distinctes (navigation, radio...). La position de conduite est très confortable et l'ancrage des sièges optimisé vers l'extérieur est bénéfique pour l'espace entre les passagers avant. Sous les commandes de climatisation se trouve un bac de rangement bien pratique pour y déposer les clés ou autre smartphone (il sera connecté à l'écran avec Apple CarPlay, Android Auto ou MirrorLink). Le volume du coffre est en hausse de 25 % et propose 265 litres de chargement. Au chapitre sécurité, la puce embarque désormais toutes les dernières technologies dont : l'aide au freinage avec déclenchement automatique en cas d'urgence, le signal de franchissement de ligne, l'alerte de vigilance du conducteur en cas de somnolence, la commutation automatique feux de croisement / route ou encore le régulateur adaptatif qui ajuste automatiquement votre vitesse au véhicule en amont.

MOTORISATIONS ET TARIF

La gamme propose 2 moteurs essence. Un 4 cylindres 1,2 l développant 90 ch et un intéressant trois cylindres 1 litre Turbo de 111 ch. Notre choix se porte sur cette motorisation, idéale pour les citadines du segment B. Petit bonus, Suzuki propose une petite nouveauté sur ces blocs : l'hybridation. Un alternateur, couplé à une batterie 12 volts lithium-ion, donne un coup de pouce au moteur thermique lors des phases de démarrage ou d'accélération. Ainsi épaulé par le moteur électrique, le moteur principal consomme moins de carburant. La batterie du système hybride se recharge lors des phases de freinage. Un atout que nous avons apprécié sur les petites routes des Alpes maritimes. Une version 4x4 est aussi au catalogue ainsi qu'une boîte automatique (+ 1600 €, seulement sur le 1,0). Fabriquée au Pays du Soleil Levant, la nouvelle Swift voit sa gamme débiter à partir de 13 500 € (Avantage 1,2 l).



Nouveau Volvo XC60

Cocon premium

Dans la gamme du constructeur Suédois, le XC60 est le best-seller. Né en 2008, il va bientôt céder sa place à une nouvelle mouture largement inspirée du grand frère XC90 dont il hérite de la plateforme. Les routes du Lubéron s'offrent à nous pour ses premiers tours de roues.

Le XC60 est un modèle important pour le constructeur de Göteborg et le remplacer ne doit pas bouleverser son aura auprès de la clientèle. Les ingénieurs ont donc puisé dans le cahier des charges du XC90, le SUV de la gamme supérieure. On retrouve donc la face avant, qui est désormais adoptée sur l'ensemble de la gamme,

avec une calandre verticale cerclée de chrome et un long capot horizontal nervuré. Les projecteurs leds reprennent également la nouvelle signature lumineuse, installée depuis 2015, en forme de marteau de Thor (dieu du tonnerre en Suède...). Il garde bien sûr son profil de SUV avec d'élégantes barres de toit et des vitres arrière surteintées. On apprécie ses

flancs creusés ainsi que la baguette chromée en bas des portières. Ses 4,69 m reposent sur des jantes de 18 à 22 pouces. Sur l'arrière, le nouveau XC60 conserve ses feux remontants sur la lunette, un clin d'œil à son prédécesseur. Becquet, double sortie d'échappement et antenne requin s'occupent de la touche sportive. Le hayon électrique s'ouvre sur un vo-

lume de chargement de 505 litres (1432 l. sièges rabattus) au chargement aisé. Sur la balance, le suédois avoisine les 1,8 Tonne (+ 300 kg pour les batteries si vous optez pour la version hybride rechargeable T8). Le nouveau venu est disponible en 15 couleurs de robes dont le nouveau Gris épicéa.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

VIE À BORD

L'univers intérieur est aussi largement inspiré des derniers modèles de la gamme 90. Nous prenons place sur des sièges tendus de cuir très ergonomiques et confortables (chauffants suivant les finitions). Parmi la palette de personnalisation de l'intérieur, nous avons une préférence pour le cuir blanc qui illumine l'habitacle. Le toit ouvrant panoramique en deux parties y est aussi pour quelque chose. La planche de bord longiligne accueille, en son centre, un écran tactile de 12,3 pouces positionné dans la verticale. Il est judicieusement intégré entre les grands aérateurs et fonctionne aussi avec des gants ou des ongles longs. L'ensemble est très élégant. Juste en dessous, la large et haute console centrale propose un grand rangement, le bouton de démarrage ainsi que la molette de sélection des modes de conduite. Sous l'accoudoir, se trouvent aussi quelques litres de rangement. Les prises multimédia et 12 V sont à disposition dans l'habitacle. L'univers premium scandinave est bien présent avec des matériaux de qualité et des ajustements parfaits. Volvo, un des leaders

de la sécurité, a doté son nouveau bébé des dernières technologies. Citons : La détection des véhicules, piétons, cyclistes et grands animaux, l'Anticipation de collision et système anti-sortie de route avec freinage automatique et action sur le volant, l'Alerte vigilance conducteur, l'Alerte de franchissement de ligne, la Reconnaissance des panneaux de signalisation... L'écran central, quant à lui, affichera une vue à 360° lors des manœuvres, la navigation bien sûr, ainsi que les informations de votre smartphone. En effet, Volvo a intégré dans son système Sensus, Apple Car Play et Android Auto. L'écran pilotera aussi le système audio haut de gamme Bowers et Wilkins et ses 18 haut-parleurs. Enfin, l'application Volvo On Call vous permettra de rentrer une destination de navigation, de piloter la charge de la version hybride rechargeable ou de verrouiller les portes. Tout cela depuis votre canapé. Pour préparer l'avenir, le XC60 est équipé de la conduite semi-autonome. Il peut rester dans sa voie de circulation et gérer sa progression automatiquement.

SUR LA ROUTE



La conduite est très agréable et l'adoption de la suspension pneumatique (option) un atout sur les routes sinueuses du Vaucluse. Le nouveau SUV embarque bien sûr les nouveaux moteurs 4 cylindres, 2 litres, de la famille Drive-E. La gamme voit ses puissances s'étaler de 190 à 235 ch en Diesel et de 250 à 320 ch en essence. Toutes les versions se dotent de l'onctueuse boîte automatique 8 rapports Geartronic sauf le premier niveau de puissance (D4 190) qui est doté d'une boîte manuelle 6 vitesses. Le Volvo XC 60 est un SUV qui dispose d'une transmission intégrale. Toutefois, le T5 250 ch est un deux-roues motrices et, plus tard, un 150 ch sera

également disponible dans cette configuration. En finition Kinetic, ce sera d'ailleurs le prix d'appel (environ 38 000 €) pour accéder à l'univers Volvo. La version la plus aboutie, T8 Hybride rechargeable, dispose d'une puissance combinée de 407 ch (sur la base du T6 320 ch + 87 ch du moteur électrique) et se recharge en 2h30. Avec ses divers modes de conduite, vous pouvez choisir de rouler en tout électrique, en hybride ou de privilégier le moteur essence afin de sauvegarder l'énergie propre pour traverser une agglomération par exemple. Tarif de 46 900 € (D4 BV6 Momentum) à 79 510 € (T8 Hybride rechargeable Inscription Luxe).