

VOLVO 740: UNE ARME DE CHOIX



Volvo = Je roule. Nom latin, mais devise idéale pour une marque hissée au rang de symbole du pragmatisme à la suédoise. Seule attitude d'ailleurs concevable pour un constructeur entreprenant, fragilisé par un marché intérieur restreint, et condamné à exporter la majeure partie de sa production pour survivre. Donc, depuis quelques années, Volvo « roule » tous azimuts, et roule même avec ardeur. Non sans avoir doublé au passage quelques caps dangereux. Comme ce fut le cas en 1975-76 dans l'intervalle des chocs pétroliers, lorsque, lourdement cuirassées d'idéologie sécuritaire, dépolluées à mort et tristes à mourir, ses voitures s'entassaient chez les concessionnaires, en particulier ceux d'outre-Atlantique... Leçon profita-

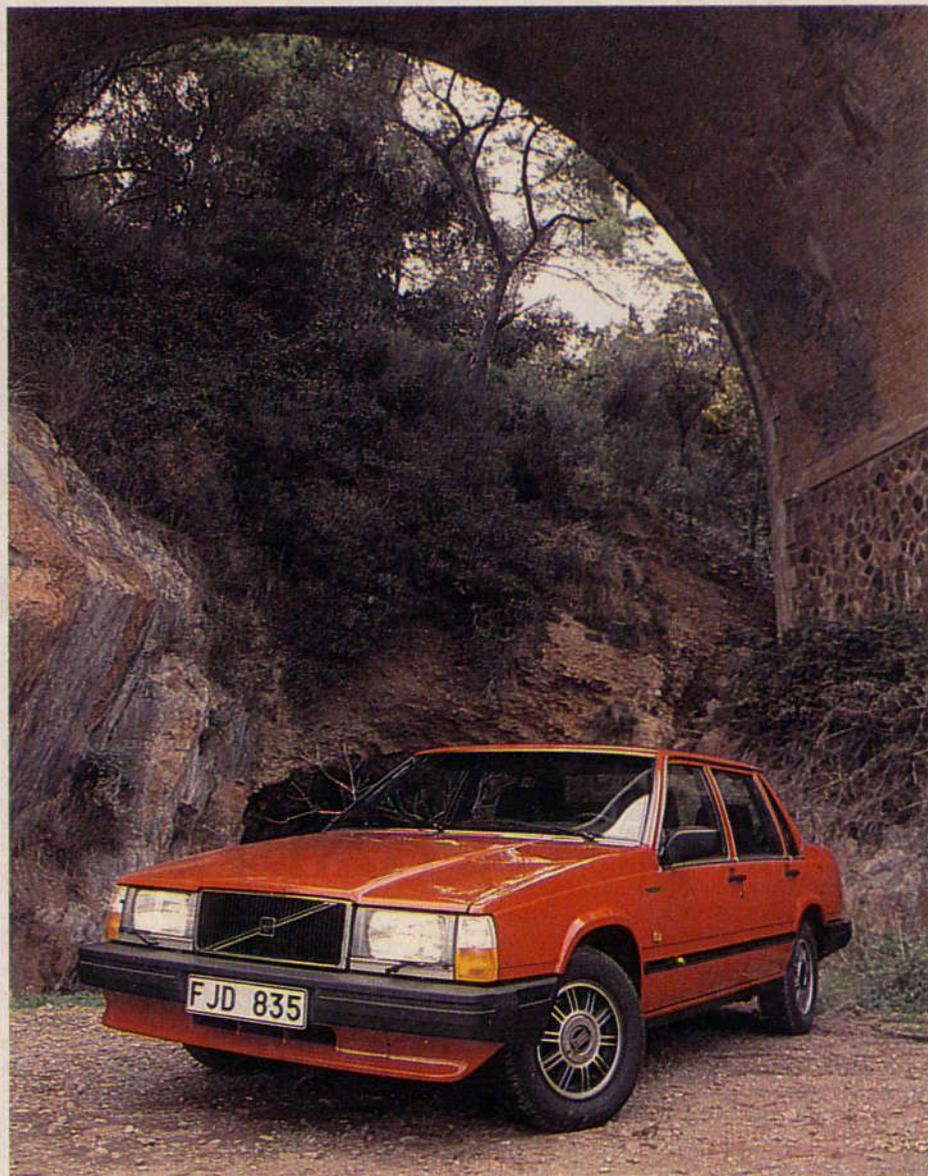
ble ! Volvo choisit alors de réagir en diversifiant ses gammes, musclant ses modèles — merci turbo ! — sans omettre de multiplier et d'alléger leurs habillages. Politique avisée et payante au vu de l'augmentation totale des ventes, passées de 190 000 véhicules en 1981 à 365 000 l'année écoulée ; alors que dans le même temps, pas moins de treize modèles étaient lancés, faisant suite à la berline haut de gamme 760 apparue à Genève il y a deux ans. Le tout illustrant une stratégie qualifiée d'« agressive » par Roger Holtback lui-même, le nouveau et jeune président de la firme venu présenter en France ce qui pourrait se révéler comme une arme de choix : la Volvo série 740.

Pourtant, émanation a priori sous-

chiffre énorme de 860 dm³, alors que, en enlevant la banquette repliable, la capacité totale passe à 2,2 m³. De plus, la galerie de toit, de série, peut recevoir les objets trop longs ou encombrants. Les sièges confortables accueillent cinq grandes personnes facilement ; entièrement mis à plat, ils forment un large lit pour deux ou même trois dormeurs...

Le poids à vide est de 1 030 kg et, avec le maître-couple important, la vitesse maximale — et surtout les reprises — restent moyennes. On peut pourtant atteindre en pointe 160 km/h. Les consommations UTAC s'établissent à 7,3 l à 90 km/h et 10,1 l à 120 km/h. Aucune difficulté pour conduire la Prairie : la boîte, avec un long levier, est douce et précise ; la direction, bien assistée, avec un volant réglable en hauteur, se montre légère et assez directe ; les freins sont efficaces, sans efforts. De même, la suspension, à quatre roues vraiment indépendantes, est confortable, y compris à vide. La planche de bord, la finition, l'équipement n'ont rien à envier à ceux d'une voiture dite de tourisme, tandis que la visibilité se révèle à l'usage bien supérieure, du fait de la position de conduite surélevée. Le prix de 79 900 F peut paraître important mais tous les équipements sont de série, sans option. Enfin, la Prairie peut rendre mille et un services, tout en remplaçant, par exemple, une grosse et une petite voiture classique. En somme, la bonne formule.

B. CARAT



motorisée de la grosse berline 760, à laquelle elle emprunte soubassement et carrosserie, la nouvelle venue fait immédiatement redouter de se trouver en présence de quelque « veau » aussi somptueusement logeable qu'inerte... Or, il n'en est rien. Appelée sans aucun doute à remplacer progressivement l'insusable 240 produite à plus de deux millions d'exemplaires, la 740, évolution logique de la gamme « moyenne-haute » de Volvo, semble bien parée pour chauffer les robustes bottes de sa devancière. Dans ses deux versions, turbo et GLE, elle fait montre d'une appréciable vélocité, assortie en usage normal de qualités routières qui ne le sont pas moins. Avec cependant quelques nuances : ainsi la version turbo (9 CV, 150 ch Din à 5 500 tr/mn, 190 km/h maxi) équipée du 4 cylindres 2 l à injection et qui délivre, lorsque le besoin s'en fait sentir d'efficaces et miaulantes accélérations de coyotte en fureur, accuse en revanche un léger manque de souplesse à bas régime. D'autre part, sa courbe de puissance s'accorde parfois assez mal avec la suspension arrière à essieu rigide, surtout lors d'enchaînements rapi-

des sur revêtement inégal. Mais pas au point de gommer l'agrément très réel d'une direction — non assistée — relaxante et précise, servant au mieux une tenue de route d'un bon niveau, en regard des solutions techniques adoptées. En bref, l'écart mesurable avec son aînée la 760 V6, est bien moins vertigineux que l'on pouvait s'y attendre... Et cela, d'autant que l'on retrouve sur ces deux nouveaux modèles, l'imposante carrosserie trois volumes du haut de gamme Volvo, dotée d'une proue valorisante et d'un arrière peu chargé de grâce mais ménageant beaucoup d'espace pour les têtes comme pour les bagages.

Sur la version turbo comme sur la 740 GLE (moteur 2,3 l injection - 11 CV - 131 ch Din à 5 400 tr/mn - 180 km/h) on trouve une boîte à quatre rapports avec overdrive, formule génératrice de silence comme d'économie, en particulier avec la GLE. Celle-ci, d'ailleurs, pourrait bien représenter le dernier avatar de « l'incroyable » berline Volvo. Le prix de ces deux versions se situera entre 120 000 F et 130 000 F.

C.R. PETIT



Quand une voiture a déjà fait carrière durant quelques années, et que pour des raisons bien compréhensibles, son constructeur médite d'en prolonger l'existence, voire le succès, trois rubriques corollaires les unes des autres se doivent alors de requérir tous ses soins : les organes, le comportement et l'apparence... Dans le cas de la toute nouvelle Fiesta XR 2, Ford a scrupuleusement suivi ce processus de manière conjointe, et le résultat vaut à bien des égards qu'on en parle...

On s'est d'abord livré ici aux joies de la transplantation, en greffant sur une plate-

FORD FIESTA XR2 "SAUCE POIVRADE.."

forme revue et corrigée, outre des suspensions et direction nouvelles, le moteur 1 600 cm³ quatre cylindres CVH de 96 ch Din, équipant la première Escort XR 3. Il en résulte un engin donné pour 180 km/h en vitesse de pointe sur circuit, dont le tempérament généreux emprunte les couleurs de la plus fringante sportivité. D'ailleurs, une fois le contact mis et les premiers tours de roues effectués, une musique grave dont incontestablement on a soigné les registres, met l'automédon aussi pacifique soit-il en d'heureuses dispositions...

Déjà fort à l'aise sur le bitume autoroutier où il s'est montré capable de soutenir en toute quiétude un rythme de croisière élevé, notre petit bolide s'est plus encore régalé des « lacets » à n'en plus finir des petites routes d'Andalousie où nous l'avons essayé. Dans un tel cas de figure, sa motricité, son souffle et la nervosité qui est sienne, mettent en valeur une stabilité que la monte pneumatique en Pirelli 185/60 HR 13 sur roues de six pouces sert à merveille.

Ajoutons, pour clore le chapitre « comportement », que si la boîte à cinq rapports héritée de la sœur aînée permet de tirer un excellent parti du couple disponible, et que la direction précise incite à une mise en confiance immédiate, le freinage en revanche tend à devenir un rien cotonneux au fil des kilomètres. Un point à surveiller. La consommation, quant à elle, semble proche de ce qu'annonce Ford, soit 5,7 l à 90 km/h, 7,5 l à 120 km/h et 9,1 l en circulation urbaine.

Venons-en maintenant à l'apparence. Souvent, pour réparer des ans l'irréparable outrage, autrement dit pour prolonger son sex-appeal, l'espèce humaine en fait parfois un peu trop dans l'apport « cosmétique ». C'est, à notre sens, ce qui hélas arriva, lorsqu'il s'est agi de mettre en tenue de « jogger » la carrosserie, restylée il y a peu, de la Fiesta série 2. Hyper-spoiler, sabots de bas de caisse, gros élargisseurs évasés sur les passages de roues, plus un élément de custode postiche, tout l'arsenal y est passé. Non que la pose, comme la qualité, de ces différents agrégats soit critiquable, loin de là. Mais à force de vouloir faire « signifiant », les stylistes de Ford-Europe, plasticiens pourtant justement estimés, ont quelque peu versé dans la caricature... Mais se sont rattrapés au creux du confortable intérieur, où des coordonnés de gris habillent plafond et contreportes, vêtent agréablement la planche de bord comme le beau volant sport et garnissent de même banquette et sièges. Ces derniers procurant un confort de l'œil aussi bien que du dos, bien adapté au plaisir poivré, mais non vulgaire, procuré par cette menue balle bondissante... Ne serait-ce que pour cela, ne gardons du dosage XR 2 que ce qu'il recèle de hautement positif.

Cette version sera commercialisée en mai prochain pour un prix se situant entre 56 000 et 57 000 de nos francs. De quoi bien se placer sur le créneau des « petites sportives ».

C.R.P.