



S40 2.0 Summum

Volvo S40

Adult occupant rating ★★★★★

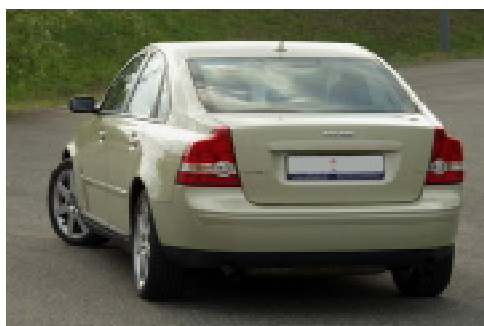
Pedestrian rating ★★☆☆☆ Child Protection rating ★★★★★

Test Scores: Front 13 (81%) Side 18 (100%) Belt Reminder 3 Overall 34 Pedestrian 18 (56%) Child Protection 40 (82%)



Berline compacte

Prix du modèle testé : **33.610** euro
 Autonomie : **55** litres = **1.000** km
 Émission de CO₂ : **155** gr/km
 Couple maxi : **340** Nm à **2.000** tr/min
 Puissance maxi à : **4.000** tr/min
 Poids : **1.425** kg Cx : **0.30** SCx : **0,638**



Depuis que la production Volvo est entrée dans le giron du groupe Ford, le vent semble en poupe au niveau des ventes. D'autant que le sérieux légendaire des Suédois en matière de qualité des matériaux et du montage ainsi que la traditionnelle attention portée à la sécurité restent de mise dans les nouveaux modèles. Nous avons déjà évoqué la V50 en novembre de l'année dernière. Étonnamment, les consommations sont identiques. Vraisemblablement que l'usage obligé du conditionnement d'air lors de ces journées ensoleillées d'été a compensé la différence de poids entre les deux modèles. Signalons aussi que ce moteur, brillant par ses accélérations, exige de la part du conducteur une vigilance soutenue. Les radars omniprésents n'ont pas été sollicités grâce à l'utilisation fréquente du régulateur de vitesse.

Mis au point par l'alliance Ford/PSA, le deux litres turbo-diesel est relativement bruyant dans la caisse de la Volvo. Sans pourtant être particulièrement gênant dans les conditions habituelles d'utilisation, il se manifeste lors de l'usage du frein moteur, au démarrage à froid et, bien entendu, lors des accélérations sollicitant des montées importantes en régime. Le quatre cylindres aime tourner autour des deux mille tours par minute. À ce régime, le couple maximum est diantrement présent et entraîne irrésistiblement la tonne et demie de la voiture, sans l'ombre d'une hésitation. La boîte six vitesses est remarquablement étagée. Elle facilite la conduite « au couple » source de consommations réduites.

Les aides à la conduite sont efficaces. La tenue de route est excellente, aidée il est vrai, par le contrôle électronique de trajectoire, l'assistance au freinage d'urgence et l'antipatinage. Le système compare en permanence la direction de la voiture avec la position du volant. Lors de la perception d'un dérapage, les freins entrent en action progressivement sur les roues adéquates et le couple du moteur est instantanément réduit. Cela sans heurt, de façon imperceptible pour la majorité des automobilistes. Les éventuelles pertes de motricité au démarrage, dues au couple, invitent à la conduite calme en même temps que les capacités du moteur incitent la sportivité de comportement.

La route que nous avons parcourue au volant de la S40 l'a été dans un confort surprenant pour un véhicule compact équipé de roues 17 pouces. Les quelques sécheresses que les suspensions ont transmises dans l'habitacle ont été généreusement absorbées par la qualité des sièges. La commande de la boîte de vitesse nous a parfois surpris lors des passages de la marche arrière ou de la première. Les deux positions sont très proches. Dans le tout nouveau modèle, Volvo a corrigé cette situation en imposant d'enfoncer le levier pour la marche arrière. Le constructeur tient donc compte des commentaires émis par les journalistes et par les clients. Du peaufinage de bon ton !

Bien que compacte, la S40 offre de la place à ses passagers. À l'arrière, deux adultes trouveront leurs aises au niveau des genoux et il restera de l'espace

au-dessus des têtes. La largeur aux coudes est suffisante. Les épaules de la carrosserie confèrent une impression de sécurité de bon aloi. La ligne générale des trois berlines S40, S60 et S80 sont de la même veine et il est presque impossible de les reconnaître au premier coup d'œil dans les rétroviseurs. Par rapport à la concurrence, Volvo place sa S40 dans le haut de gamme en jouant sur le raffinement et l'élégance. Par contre, nous avons regretté le manque de rangements cohérents dans l'habitacle. Le volume de ceux des contre-portes et des accoudoirs est risible. Par contre, la malle offre une capacité importante pour une berline compacte. Le dossier arrière est rabattable en deux parties. Les banquettes se replient contre les dossiers avant pour libérer une plage de chargement limitée cependant par l'étroitesse de l'accès.

Nous avons regretté le cuir des sièges par ces fortes chaleurs. Une boîte automatique serait bienvenue pour restreindre les velléités sportives des utilisateurs. Gageons que prochainement, vous trouverez nos commentaires sur le moteur 1.6 diesel. Rappelons enfin que Volvo propose, dès l'entrée de gamme six coussins de sécurité, le Système WHIPS déjà décrit dans l'article de la V70 de juillet 2002 et d'un système IDIS qui a pour but de bloquer les signaux des téléphones lors des manœuvres de dépassement ou de freinage. Le capot et les ailes de la S40 sont étudiés en tenant compte des piétons et des cyclistes et absorbent l'énergie lors des collisions.