

# Volvo V40

*La compacte Suédoise passe par la case relooking. Elle s'offre un nouveau regard ainsi que de nouveaux équipements technologiques. La marque premium nous convie à découvrir ses nouveautés au pied de la Tour Eiffel.*

## Coup de crayon

Si le regard LED en forme de marteau permet de la différencier de la précédente génération, d'autres petits détails, comme la nouvelle calandre ou le logo Volvo redessiné, contribuent à rafraîchir la silhouette du modèle le plus vendu de la marque en Europe. Sa longueur, quasi inchangée, s'étire sur 4,37 m. De l'arrière, on la reconnaît du premier coup d'œil avec ses feux coulants sur les ailes et son hayon fumé. Elle offre 5 nouvelles teintes et une monte de jantes de 16" à 19".

Notre essai démarre avec la vigoureuse R-Design. Elle bénéficie de touches qui affirment un caractère sportif : Bouclier spécifique, jantes de 17" noir mat et rétroviseurs argentés. A l'arrière, deux échappements chromés viennent encadrer un diffuseur aérodynamique.

En version baroudeuse, la V40 se nomme **Cross-Country**. Elle aussi adopte quelques éléments distinctifs comme des barres de toit aluminium, des bas de caisse spécifiques. Elle dispose aussi d'une double sortie d'échappement, mais séparée par un sabot de protection argenté. Sous le généreux béquet, s'ouvre un coffre 335 litres (1 032 banquette rabattue). Enfin, sur la balance, le poids de la V40 et V40 Cross-Country avoisine les 1 400 kg, suivant les versions.

## Vie à bord

Peu de révolution à l'intérieur si ce n'est de nouvelles teintes de cuir et quelques touches d'aluminium. Cela permet d'accroître les possibilités de personnalisation. On retrouve la console centrale flottante et, au-dessus, l'écran multimédia. Devant le conducteur, le combiné d'instrumentation numérique est très lisible. L'habitacle est lumineux surtout avec un habillage ton clair couplé au toit panorami-

que. La position de conduite est facilitée par de nombreux réglages du siège et du volant.

La nouvelle compacte emporte avec elle de nombreux systèmes de sécurité comme le City Safety (anti-collision et freinage automatique, détection des piétons et des cyclistes), l'indicateur de perte de pression des pneus, détection d'angle mort ou encore un airbag piéton, une première sur le segment. La marque de Göteborg espère ainsi plus aucun mort ou blessé grave dans ses véhicules à l'aube de 2020.

Sensus est le nom donné aux services multimédia. Sur l'écran de 7 pouces, pourront s'afficher les coordonnées d'une bonne table, les prévisions météo ou encore les web-radios. Quant aux SMS, ils seront lus à voix haute par le Text-To-Speech. Nouveauté 2016, le Send-To-Car qui permet, à l'aide de votre smartphone, de préparer un trajet, d'envoyer la destination au véhicule, de vérifier le niveau de carburant ou encore, avec Park and Play, de payer le parking à distance.

## Offre moteurs et tarifs

Rappelons que depuis 2014 la gamme s'articule uniquement autour de blocs 2 litres, 4 cylindres, que ce soit en essence ou en Diesel. Nous prenons en main la V40 R-Design équipée du Turbo-D de 190ch accouplé à l'onctueuse boîte automatique 8 vitesses Geartronic avec palettes au volant. Avec ses passages des rapports en douceur, c'est un choix idéal pour traverser Paris et ses rales-tissements fréquents. Sur route, on apprécie les relances franches et la stabilité du châssis.

La version Cross-Country s'offre à nous pour notre second parcours, nous choisirons la version essence de 245 ch avec la même boîte. Cette fois-ci, la puissance est donnée aux 4 roues motrices. Si elle trépigne d'impatience aux feux rouges, elle respire à pleins poumons lors de notre parcours qui nous conduit vers Versailles. Le châssis sain et le bon maintien des sièges permettent une conduite dynamique en toute sécurité.

Essence de 122 ch à 245 ch et Diesel de 122 ch à 190 ch. Tarifs à partir de 24 340 € (V40 Kinetic, 122 ch essence, 5,5 l/100 km, 127 g CO2/km) à 47 090 € (Cross Country, 245 ch essence 4X4, 5,9 l/100 km, 137 g CO2/km).

Texte et photo © Thierry ANDRE

