

LA VOLVO 360 GLE

Complément de gamme utile



La Série 300 de Volvo poursuit une brillante carrière commencée il y a huit ans. La 343 avait inauguré le style « deux volumes et demi » dont la caractéristique principale – la forme brisée du hayon – a été reprise depuis par la Ford Escort et l'Alfa 33. Volvo se tourne maintenant vers une carrosserie trois corps.

La 360 GLE se présente donc comme une berline quatre portes classique. Seule la partie arrière se distingue de la 360 avec hayon. Elle perd un peu d'originalité mais hérite de la classe procurée par les trois volumes. Sa ligne s'est allégée grâce à une custode affinée qui améliore la visibilité vers les trois-quarts arrière. Le toit, réduit de 11 cm en longueur,

est aussi légèrement plus haut dans sa partie arrière.

L'allongement de 11,5 cm de la carrosserie a permis de doter la 360 d'un coffre de dimensions respectables et dont le seuil n'est pas trop haut. Le dossier de la banquette arrière ne se rabat pas, comme sur une Ford Orion ou une Lancia Prisma. On trouve, en revanche, une trappe dans l'accoudoir central permettant de loger, depuis le coffre, de longs objets, des skis par exemple. Le Cx annoncé est de 0,38, soit un gain d'un point par rapport aux modèles avec hayon qui bénéficient aussi de la suppression des déflecteurs avant.

Malgré le coffre, la 360 GLE affiche un poids inférieur à celui de la 360 GLT, mais qui approche quand même les 1 100 kg.

Avec son moteur de 115 ch, la Volvo 360 GLE s'affirme comme une routière compacte rapide.

Après avoir longtemps construit des voitures plus « sécurisantes » que performantes, Volvo opérait une mutation en présentant successivement la rapide 244 Turbo et la 345/2 litres. Dans la 360 GLT,

ce même moteur atteint 115 ch grâce à l'injection électronique Bosch. On le retrouve dans la 360 GLE. C'est pourquoi elle offre de si bonnes performances équivalentes à celles de la sportive GLT.

La 360 GLE se présente comme une voiture confortable et silencieuse. Dans le but de filtrer au maximum, bruit, vibrations et résonances de roulement, les liaisons entre la caisse, le moteur et les trains roulants sont assez souples. C'est parfait pour l'insonorisation.

En contrepartie, le moindre lever de pied un peu rapide, comme l'on est souvent obligé de le faire en ville, provoque un à-coup néfaste au confort. Ce manque de rigidité nuit à la précision du comportement routier et l'agrément de conduite s'en trouve diminué.

De plus, alors que la GLT, grâce à ses pneus taille basse et sa suspension abaissée, avait marqué un progrès en motricité, on constate que celle-ci s'est dégradée avec la GLE. Pourtant, la suspension a encore été surbaissée, mais il semble que l'amortissement inadapté du lourd essieu arrière soit responsable.





La 360 GLE reste, néanmoins, une voiture saine, dotée d'un bon freinage, au volant de laquelle les grands parcours paraissent moins fatigants. On apprécie, dans ces conditions, le réglage du soutien lombaire des sièges avant, la vision panoramique de la route (on est assis assez haut) et le silence général de fonctionnement.

La démultiplication longue de la boîte de vitesses et le poids élevé de la voiture ne permettent pas, en utilisation urbaine, de tirer tout le bénéfice de la coupure d'alimentation en décélération qui équipe la GLE.

La consommation semble toutefois en diminution, surtout lorsque les conditions de circulation n'exigent pas de fréquentes mises en vitesse.

La Volvo 360 GLE est en tous points conforme à la réputation du constructeur.

Même « greffée » d'un coffre, la 360 GLE n'a rien à envier aux autres modèles de la marque, tant du point de vue robustesse qu'en ce qui concerne l'aménagement intérieur. Celui-ci apparaît particulièrement bien traité sur la GLE. L'équipement est complet (vitres avant électriques, verrouillage central des portes, etc.).

Excepté les ennuis énoncés plus haut, le confort et l'agrément de conduite sont bons. Le maniement du levier de vitesses ne pose pas de problèmes particuliers. L'habitabilité est correcte compte tenu du gabarit de la voiture. Il est dommage que, dans le but d'un confort maximum, les techniciens soient allés trop loin dans la « mollesse » des liaisons élastiques, car la 360 complète efficacement la gamme 300 Volvo. Avec la GLE, dont les ventes représenteraient 25 à 30 % du total, Volvo espère dépasser en 1984 les 100 000 unités.

La 360 quatre portes également disponible depuis le mois d'octobre, est dotée du moteur 1400 cm³ ou du deux litres à carburateur. Gageons qu'avec ces trois nouvelles versions, le constructeur néerlandais devrait réaliser ses objectifs.

François CARDON

POUR

- Fiabilité
- Équipement/présentation
- Performances

CONTRE

- Motricité
- Consommation ville
- Comportement flou

PRIX : 79 000 F

Options :

● Toit ouvrant : 3 080 F

Puissance fiscale : 9 CV

PERFORMANCES

● Vitesse maxi (km/h)	186,7
Vitesse lue	184
Régime	6 000
● Accélérations (sec.)	
400 m D.A.	17,7
1 000 m D.A.	32,9
0 à 60 km/h	4,8
0 à 80 km/h	7,5
0 à 100 km/h	11,3
0 à 120 km/h	16,0
0 à 140 km/h	24,0
0 à 160 km/h	38,0
● Reprises (sec.)	
40 à 100 en 4 ^e	18,1
40 à 100 en 5 ^e	25,4
80 à 100 en 3 ^e	4,3
80 à 100 en 4 ^e	6,0
80 à 100 en 5 ^e	9,0
80 à 120 en 3 ^e	8,6
80 à 120 en 4 ^e	11,9
80 à 120 en 5 ^e	17,5
● Boîte de vitesses	
Régime maxi (tr/mn)	5 500
Vit. maxi. en 1 ^{re}	48
2 ^e	80
3 ^e	125
4 ^e	186
5 ^e	178
● Circuit de Monthéry (6,550 km)	
Meilleur tour	3'18"0
Moyenne (km/h)	119,090
● Niveau sonore (dB/A)	
Au ralenti	49
A 60 km/h	66
A 60 km/h sur pavés	82
A 90 km/h	69
A 110 km/h	72
A 130 km/h	74
● CONSOMMATION (l/100 km)	
A vitesse stabilisée	
A 90 km/h	7,10
A 120 km/h	8,80
Routier Monthéry	
Moyenne 75 km/h	7,50
Moyenne 100 km/h	11,65
Ville A.A.T.	11,20

Consommations officielles UTAC : 6,20 à 90 – 8,10 à 120 – 12,10 en ville

TECHNIQUE

● **Moteur** : AV 4 cyl. longit., 1 986 cm³ (88,9 x 80 mm), 9 CV fisc., 115 ch DIN à 5 700 tr/mn, couple maxi : 16,3 mkg à 3 600 tr/mn, arbre à cames en tête, injection Bosch LE-Jetronic, allumage électronique.

● **Transmission** : roues AR motrices, boîte 5 vitesses ; vitesse pour 1 000 tr/mn en 5^e : 38,05 km/h.

● **Suspension** : AV : McPherson, ressorts hélicoïdaux excentriques ; AR : essieu De Dion, ressorts à lames.

● **Freins** : disques AV et tambours AR avec servo.

● **Direction** : crémaillère ; 4,2 tours de volant (diam. : 380 mm), diam. de braquage : 9,35 m.

● **Pneumatiques** : 175/70 R 13 (Michelin MXL sur voiture essayée).

● **Dimensions** : long. : 441,5 cm ; larg. : 166 cm ; haut. : 139,2 cm ; empattement : 240 cm ; voles AV/AR : 138/140,5 cm, poids (à vide) : 1 093 kg ; Cx : 0,38. Réservoir : 57 litres.

● **Habitabilité** : larg. aux coudes AV/AR : 141/141 cm ; garde sur sièges AV/AR : 96/87 cm ; espace jambes à l'AR : 20 cm ; distance dossiers AV-AR : 70 cm.

● **Coffre** : larg. : 124 cm ; haut. : 41 cm ; prof. : 98 cm ; volume AAT : 498 dm³.

