

# VOLVO 740 GLT 16 & 740 TURBO BREAK



## Modernité rétro

En attendant la Turbo 16 soupapes et ses 200 ch, voici, à l'occasion d'un léger restyling apporté aux 740, deux nouvelles versions : la 16 soupapes, et la Turbo. Cette dernière apporte un progrès évident, ce qui n'est pas le cas de la 16 soupapes.

La nouvelle série 740 s'identifie par une calandre légèrement redessinée, et l'adoption des feux arrière de 780. Elle ne dispose toujours pas des quatre roues indépendantes des coupés 780 et berlines 760... Le comportement manque encore de rigueur en dépit des amortisseurs, toujours mous, mais déjà meilleurs. Au lieu d'une 5<sup>e</sup> vitesse, Volvo persiste à monter l'overdrive, sans intérêt et pénible à utiliser. La boîte 4 reste lente et peu agréable. L'essentiel des modifications porte donc sur les moteurs. Avec ses 155 ch, le nouveau 2,3 litres

16 Soupapes déçoit. Il manque de « pêche » et ses performances dépassées le situent assez loin derrière celles du Lancia de la Thema 16 V par exemple. Le Cx de 0,41 et le poids élevé ne le favorisent pas.

Le Turbo, seulement 10 ch plus puissant, apporte un brio tout différent. De 2 litres sur l'ancienne 740 Turbo, le moteur monte à 2,3 litres. Il gagne 7 ch, malgré le pot catalytique. En dépit de la faible motricité, les performances creusent l'écart avec celles de la 16 soupapes, et même de l'ancienne Turbo : 14 km/h de mieux

	740 GLT 16 S	740 Turbo break
POUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Confort/silence</li> <li>■ Habitabilité</li> <li>■ Freinage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Perf. en progrès</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Comportement/motricité</li> <li>■ Boîte/overdrive</li> <li>■ Consommation</li> </ul>	
CONTRE	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Agrément</li> </ul>	

en pointe, 30"1 au kilomètre départ arrêté contre 31"0, et 11"5 pour passer de 80 à 120 km/h en 5<sup>e</sup> au lieu de 15"1. Des performances en hausse, mais un comportement toujours en retrait de la concurrence et des consommations... généreuses.

Enfin, côté confort, l'habitacle vieillot reste spacieux et confortable. La position de conduite acceptable, ne permet cependant pas de s'installer suffisamment bas.

Vu le résultat, il est dommage que Volvo se soit laissé tenter par la vogue des multi-soupapes... Quant au Turbo, certes en progrès, il s'accommode mal du châssis dépassé. En performances, la Turbo 16 S qui apparaîtra très prochainement, remettra sans doute les pendules à l'heure vis à vis de la concurrence... Le montage du train arrière à roues indépendantes de la berline 760 suffira-t-il ?

**Frédéric Guihal**

### FICHE TECHNIQUE

740 GLT 16 S (740 Turbo break)  
**Moteur** : 4 cylindres en ligne 2 ACT (1 ACT), 2 316 cm<sup>3</sup> ; 155 ch à 5 400 tr/mn (165 à 4 800) ; 20,3 mkg à 4 450 tr/mn (26,9 à 3 450) ; Roues AR motrices.  
**Suspensions AR** : essieu rigide.  
**Freins** : ABS en série. **Pneumatiques** : 195/60 R 15 H. **Carrosserie** : long. x larg. : 479 x 176 cm. **Cx** : 0,41 (0,38).  
**Réservoir** : 82 litres (60).

PERFORMANCES	GLT 16 S	Turbo
<b>Vitesse en 5<sup>e</sup></b> (km/h)	194	205
<b>Accélérations :</b>		
0 à 100 km/h réels	10"3	9"1
400 m départ arrêté	17"0	16"3
1 000 m dép. arrêté	31"7	30"1
<b>Reprises :</b>		
40 à 100 km/h en 4 <sup>e</sup>	15"5	12"0
80 à 120 km/h en 5 <sup>e</sup>	16"1	11"5
<b>CONSOUMATIONS</b> (l/100 km)		
<b>Autoroute</b>	11,6	11,8
Autonomie (km)	660	460
<b>Route</b>	9,7	9,8
<b>Rapide</b>	16,2	17,4
Ville (UTAC)	13,1	12,9
<b>PRIX (FF) 4p.</b>	<b>174 800</b>	<b>180 700</b>
Break	179 800	185 700
<b>Catégorie fiscale</b>	12	11