

# NISSAN PRAIRIE: UNE BONNE FORMULE

**V**oici peu de temps, Nissan, deuxième constructeur mondial, s'appelait encore Datsun. Ce changement de nom semble avoir fouetté son imagination car, après la petite Micra, la Prairie se présente enfin à nous, avec un certain retard dû aux équipements spéciaux demandés par l'importateur en France, la Société Richard. Il est en effet apparu que la Prairie, relevant d'une idée très originale, devait être vendue non pas comme un véhi-



cule utilitaire, mais comme une voiture tous usages, à vocation familiale (voir notre dossier pages 10 à 17). Il fallait donc la rendre plus attrayante et aussi plus facile à conduire, à vide comme en charge, au sein de la circulation normale. La ville et ses environs ne doivent pas être ses seuls terrains ; il faut qu'elle soit capable d'affronter de longs parcours, dans les meilleures conditions.

En conséquence, le moteur choisi n'est plus un 1 500 mais un 1 800 cm<sup>3</sup>, alignant 88 ch, la boîte est à cinq vitesses, bien étagées, avec une cinquième longue tirant 37 km/h par 1 000 tours et le volant, parfois un peu ferme en charge, bénéficie d'une assistance qui efface cet inconvénient. Contrairement aux apparences, la Prairie ne dépasse pas 4,09 m en longueur, 1,65 m en largeur et 1,60 m en hauteur. Seule cette dernière cote est supérieure à la normale, mais, rassurez-vous, cela ne l'empêche pas de se garer dans les parcs souterrains.

Comment a été étudiée cette nouvelle formule de carrosserie, qui fait penser à un break ? Le capot incliné est très court, les portières avant sont normales tandis qu'à l'arrière on trouve des portes coulissantes, dégageant de grandes ouvertures latérales, sans montants centraux. Cela donne une accessibilité inhabituelle à toutes les places et permet de charger des objets volumineux. Enfin, le très grand hayon arrière dégage un plancher plat avec un seuil à 45 cm du sol. Sous un rideau cache-bagages qui s'enroule, le volume du coffre atteint le

# VOLVO 740: UNE ARME DE CHOIX



**V**olvo = 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 dm<sup>3</sup>, alors que, en enlevant la banquette repliable, la capacité totale passe à 2,2 m<sup>3</sup>. 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

