



V50 2.0 D Kinetic



Qui n'a jamais dû se courber sous le volant pour chercher le barillet de démarrage ? Dans la V50, les ingénieurs suédois ont placé le contacteur judicieusement en vue sur le tableau de bord, à la hauteur idéale pour que le geste soit naturel. Voilà un des atouts qui font le plaisir quotidien des utilisateurs de la V50. Le constructeur Volvo est connu pour les breaks de qualité qu'il produit. Beaucoup d'acheteurs restent réfractaires aux monovolumes, qu'ils soient compacts ou non. Le break présente la moitié de la surface de pénétration dans l'air de celle des monospaces. Ce qui a une influence directe sur la consommation et ipso facto sur les rejets polluants.

L'industriel du grand Nord s'est fait le champion capable de répondre efficacement à tous les détails lors de la création de ses véhicules. La proue, par exemple, typique des nouvelles Volvo, a permis de réduire la gravité des blessures occasionnées aux piétons. Loin est l'époque des fourgons dessinés à la tronçonneuse dont les faces planes et les arêtes anguleuses leur donnaient des allures d'utilitaires mal équarris. Il me revient à l'esprit ces moteurs serrés, ardu à la tâche certes, et pourtant guère plaisants à gouverner. La V50 a définitivement mis ces titans d'un autre âge aux oubliettes. Tout en



conservant ses qualités de sécurité passive, ce break apporte en plus son lot de nouveautés.

Le modèle testé, mû par un common rail (à rampes mobiles) de deux litres, est complété d'un filtre à particules. Les suies imbrûlées sont contenues et incinérées a posteriori. Couplé à une boîte manuelle six vitesses exemplaire, ce bloc propulseur charme par son puissant couple disponible à bas régime, sa vivacité, son silence et ses faibles besoins en carburant. Ceux-ci sont dus, bien entendu, au

Break	
Prix du modèle testé :	28.314 €
TMC :	495 €
TR :	455 €
Autonomie : 55 litres = 950 km	



profil du break et aux technologies utilisées. Le système d'injection travaille sous forte pression, ce qui assure une vaporisation fine du carburant. Le pouvoir calorifique du mazout est ainsi utilisé avec un rendement accru. De plus, les injecteurs piézo-électriques produisent plusieurs petites admissions de combustible à chaque cycle en atténuant considérablement les claquements caractéristiques du diesel.

Volvo a créé une légende de solidité et de sûreté pour ses productions. La rigi-

dité de la caisse est garantie par des montants verticaux et horizontaux imposants qui contribuent également au confort intérieur. La structure frontale utilise quatre types d'acier aux limites variables d'élasticité. Plusieurs zones de déformations garantissent ainsi la protection des voyageurs. La V50 est équipée de façon à protéger ses occupants. Pas anodin de lire le message, en néerlandais pour la voiture d'essai, sans possibilité de changement par le conducteur, que les trois ceintures de sécurité à l'arrière sont attachées. Et si le passager de droite manifestait l'envie d'oublier de l'utiliser, le bip-bip, doux au départ, strident ensuite, lui remémorerait l'obligation légale du port de la ceinture.

Nous tenons à relever deux améliorations qu'il serait utile d'apporter à la V50. Véloce comme elle est, elle pourrait être prise pour une sportive. Le peu de rangements dans l'habitacle la distingue irrémédiablement des familiales de bonne famille. Ensuite, les rétroviseurs extérieurs sont mal protégés des précipitations et se salissent trop facilement. Par contre, tant d'éléments positifs de la V50 attirent le regard et l'intérêt de ses usagers que les quelques lignes de cet article ne suffisent pas à en faire le tour.

