VOLVO 480 TURBO
Un zeste de passion

La 480 avait déjà un atout avec sa ligne originale et même surprenante. L'adoption d'un turbo lui donne évidemment un peu plus de punch. Mais pas autant qu'on pouvait l'espérer...

par Jean-Pierre MALCHER - photos Patrick SAUTELET

Raisonnables par tradition, les gens de Volvo lorgnent de temps à autre vers les fruits de la passion...

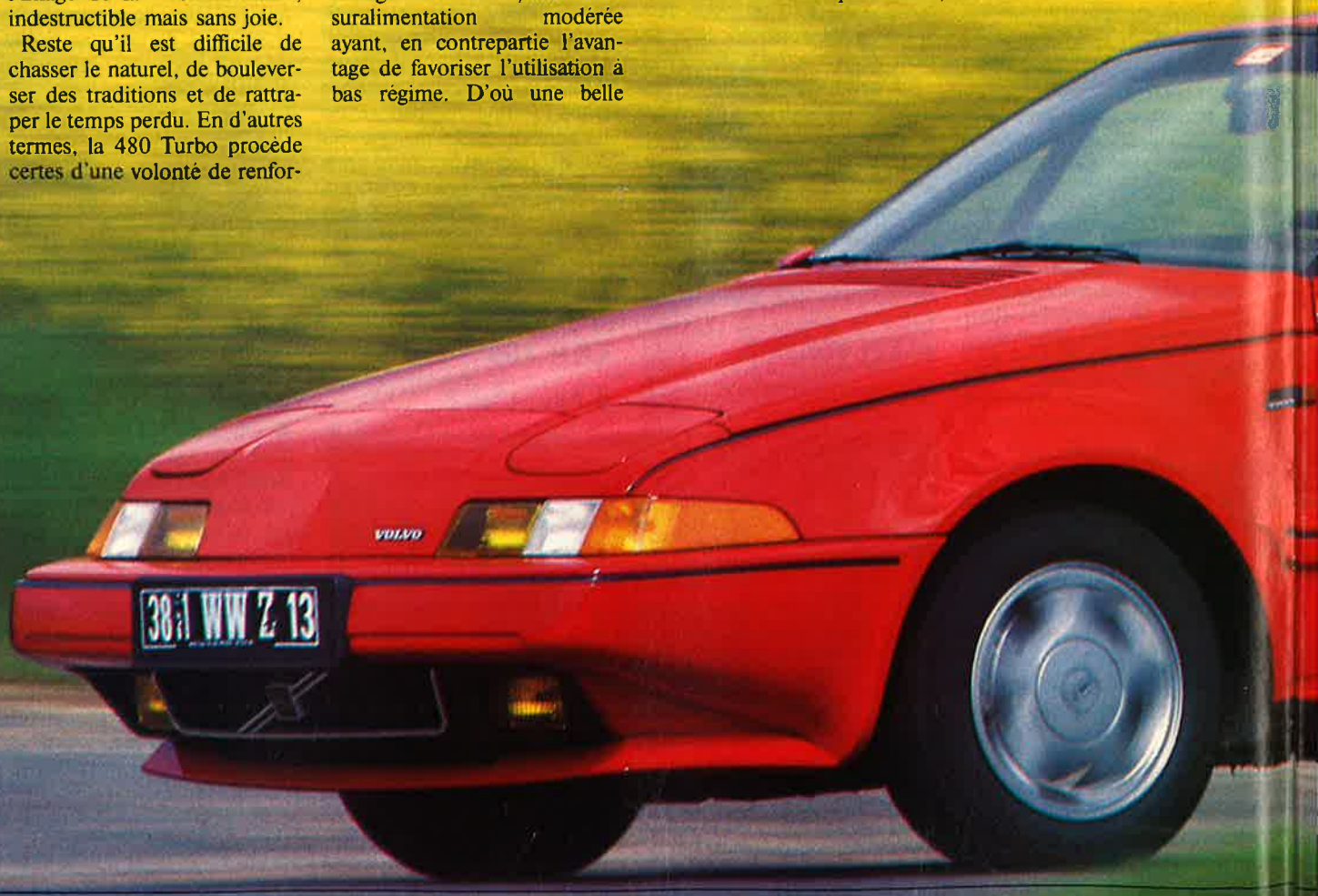
Quelques expériences en course, quelques coupés, quelques turbos attestent d'une volonté, timide mais réelle, de ne pas s'enfermer à jamais dans l'image de la « voiture-tank », indestructible mais sans joie.

Reste qu'il est difficile de chasser le naturel, de bouleverser des traditions et de rattraper le temps perdu. En d'autres termes, la 480 Turbo procède certes d'une volonté de renforcer le côté sportif d'un coupé aux lignes suggestives, mais Volvo n'est pas allé au bout de ses idées.

En effet, partant du 1 721 cm³, bloc fonte de 109 ch en version atmosphérique, les Suédois ont cru bon de n'augmenter la puissance que de 11 ch. Soit 120 ch au régime inchangé de 5 800 tr/mn. Cette suralimentation modérée ayant, en contrepartie l'avantage de favoriser l'utilisation à bas régime. D'où une belle amélioration du couple qui passe à 14,2 mkg à 4 000 tr/mn à 17,7 mkg entre 1600 et 4 200 tr/mn.

Bien qu'étant les fervents partisans de la fiabilité et du couple avant tout, nous sommes obligés de constater que Volvo fait preuve d'une timidité exagérée. La ligne sportive de la 480 réclame plus de puissance et rappelons d'autre part que les 205GTI, R 5GT Turbo et autres Golf GTi 16S développent respectivement 130, 120 et 139 ch avec des moteurs atmosphériques ou turbo de faible cylindrée (1 397 cm³ pour la R5 GT Turbo).

Cela étant, il est clair que la 480 - fût-elle turbo - n'est pas une voiture de passionnés, mais plutôt une voiture de profanes. Dans la rue, tout le monde se retourne sur son passage. Lorsque vous vous arrêtez, on vous demande ce que c'est, comment ça marche. Mais les connaisseurs ne s'y intéressent pas plus que ça et, en définitive, la clientèle (celle de la 480 atmosphérique pour l'instant, puisque la commercialisation de la Turbo ne fait que débuter) a souvent atteint ou dépassé la cinquantaine. Techniquement, outre un certain manque de puissance, nous verrons que la 480 pèche aussi par une suspension mal



contrôlée en roulis et en amortissement. Elle paye aussi, en comportement routier et agrément de conduite, une mauvaise répartition de poids, beaucoup trop centré sur l'avant (660 kg contre 380 kg seulement sur l'essieu arrière !). L'esthétique enfin souffre d'un porte-à-faux avant démesuré ainsi que la hauteur du moteur et des McPherson avant. Au lieu d'un joli museau fin et plongeant comme les nouvelles Honda Civic, la 480 accuse un gros nez épais qui gâche un peu sa ligne par ailleurs élégante.

Cela encore est un exemple de la difficulté chez Volvo d'oublier des origines « rustiques ».

Globalement sympathique

Que l'on ne s'y trompe pas, ces critiques qui peuvent être jugées acerbes, soulignent en fait le regret de voir de bonnes intentions non menées à terme. La Volvo 480, qui de toutes façons connaît et connaîtra encore un succès commercial dépassant largement les capacités de production, est intéressante par son originalité, par sa ligne sous certains angles, par un certain confort, par sa fiabilité supposée... Nous aurions aimé qu'elle soit encore plus belle et plus rapide. Tout simplement.

Si l'on observe attentivement sa carrosserie, on note une certaine aggressivité de face. Dans sa livrée rouge, avec ses phares escamotables et ses quatre projecteurs à iode intégrés dans le bouclier et près des feux, elle fait un peu Ferrari. C'est sans doute pour cela qu'elle fascine le public.

De profil, avec son pare-brise très fuyant, elle serait parfaite si le « museau » était plus court et moins épais. Et si les passages de roues étaient moins démesurés par rapport aux roues...

Quant à l'arrière il est superbe et très personnel. On notera tout de même que la Turbo ne diffère de l'atmosphérique que par d'infimes détails comme le petit becquet avant, qui fait gagner un quart de poil de Cx...

Intérieurement, l'impression d'ensemble est bonne. Des sièges bien dessinés - au moins au plan esthétique - une sellerie cuir livrée en série (très rare),

PLUS

- **Ligne originale**
- **Equipement**
- Maniabilité en ville
- Comportement globalement sain

MOINS

- **Puissance insuffisante**
- **Bruits divers**
- Amortissement trop faible
- Freinage d'urgence sur mauvaise route

Sur route, la 480 Turbo manque de brio et d'agrément de conduite. Mais son comportement est globalement sain.

Un tableau de bord assez sympa avec une instrumentation complète.

un tableau de bord, peut-être un peu massif, mais bien dessiné et très complet. L'équipement est d'ailleurs l'un des points forts de ce modèle qui dispose en série de l'ABS (Teves), d'une direction assistée, d'un verrouillage central, de vitres électriques de sièges arrière aux dossiers rabattables séparément, et d'un ordinateur de bord très lisible et très pratique.

On notera aussi les jantes alliage, les sièges chauffants, le pré-équipement air conditionné ainsi que la multitude de réglages possibles pour le volant, la hauteur de siège et même l'appui lombaire.

Il reste que certains détails font un peu bas de gamme. Le matériau des vide-poches de portes par exemple.

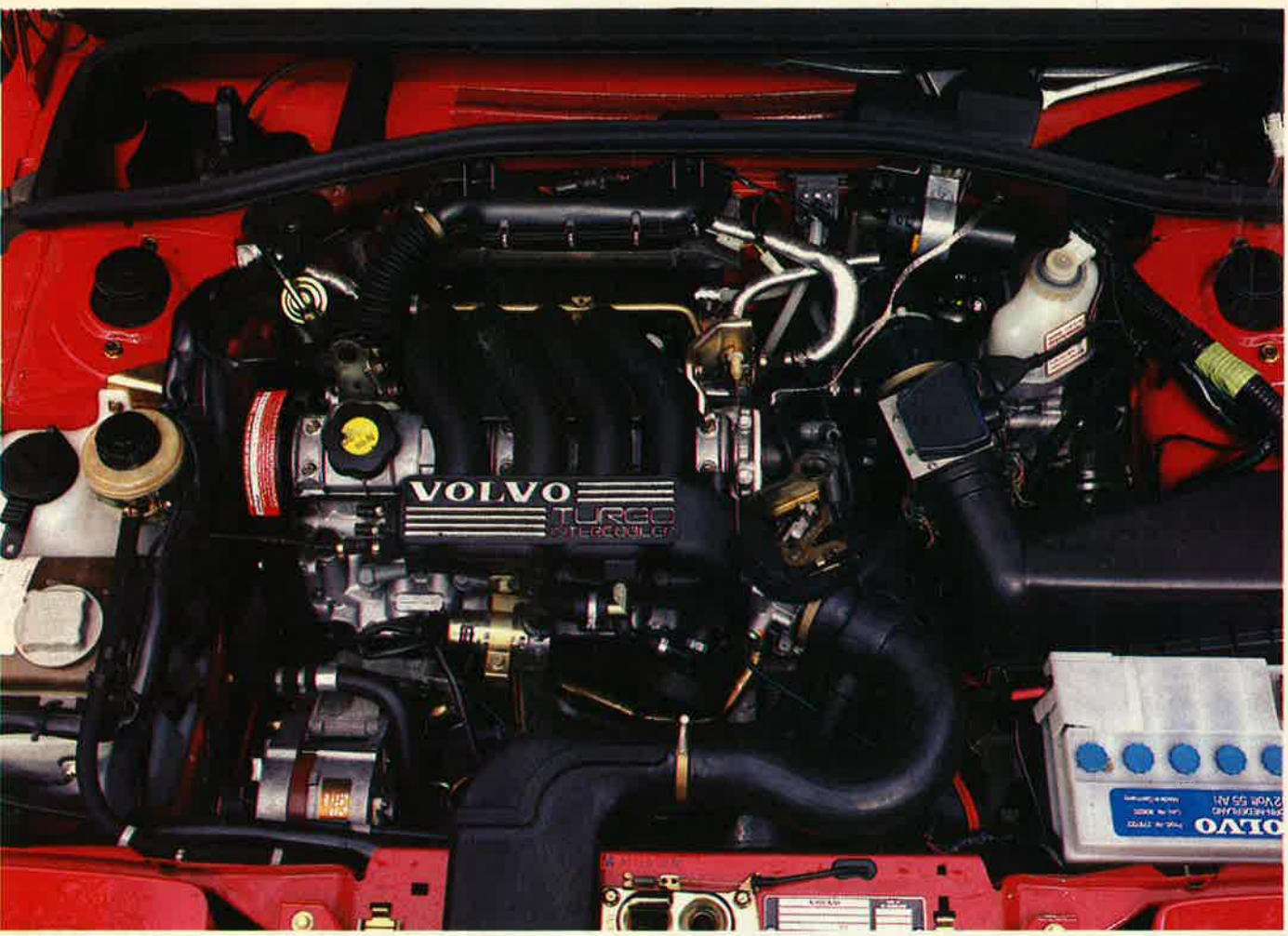
Performances... raisonnables

Avec son moteur faiblement suralimenté et sa direction assistée, la 480 Turbo est une voiture agréable en ville. Elle se laisse en effet conduire tout en souplesse, accepte de reprendre à très bas régime, même en 3e ou 4e et c'est très agréable.

Elle est aussi très admirée par les passants ainsi que les autres automobilistes. Certains doivent penser qu'il s'agit de la dernière Ferrari !

PUISSANCE

120 ch



Même avec « intercooler » ça ne fait que 120 ch à 5 800 tr/mn. Et en plus, la 480 Turbo tire long.

De toutes façons ce succès auprès du public est un plus. A l'inverse on peut s'étonner des bruits de caisse et de suspension déclenchés par la moindre plaque d'égoût ou la moindre chaussée un peu déformée. Ça n'est pas dans la logique Volvo. Le sifflement de boîte non plus d'ailleurs. Jugée sur routes et autoroutes, la 480 Turbo se montre globalement très sûre et facile à conduire. Stable en ligne droite, elle est également très saine en virages, même pris à la limite.

L'ABS garantissant par ailleurs le maximum de sécurité en cas de freinage catastrophe.

Cela dit, jugée sous l'angle sportif - jugement inévitable compte-tenu de sa ligne et du sigle Turbo - il y a matière à critiques. Au plan performances, on peut estimer que 200 km/h et 30"8 au 1 000 D.A. c'est déjà correct. Mais si l'on compare à la concurrence, on voit que la Volvo n'est pas vraiment dans le coup.

La VW Scirocco, entre autres marque une nette différence. Mais plus que les performances pures, c'est l'agrément de conduite qui peut être mis en cause.

VITESSE MAXI 200 km/h

QUELLES CONCURRENTES POUR LA 480 TURBO ?

	Prix	Puissance	Vitesse maxi	0 à 100
● Alfa Romeo Sprint Q.V.	89 000 F	118 ch	196 km/h	9"0
● Audi Coupé GT	141 500 F	136 ch	196 km/h	9"2
● BMW 320i	125 800 F	129 ch	197 km/h	10"6
● Ford Sierra Coupé 2.0i	94 600 F	115 ch	190 km/h	9"9
● Mazda RX7	154 590 F	150 ch	210 km/h	8"0
● Porsche 924 S	204 300 F	160 ch	220 km/h	8"2
● Toyota Celica 2.0 GT L.B	129 950 F	120 ch	190 km/h	—
● VW Scirocco GT	103 600 F	112 ch	205 km/h	8"1
● Volvo 480 turbo	149 500 F	120 ch	200 km/h	9"3

FICHE D'ESSAI

PERFORMANCES MESURÉES

Conditions 1 pers. à bord.

Vitesse maxi (km/h) : en 5e : 200

Régime/vitesse lue : 5200/215

ACCÉLÉRATIONS DÉPART ARRETÉ

400 m : 16"6 ; 1 000 m : 30"8

0 à 100 km/h : 9"3

Reprises de 80 à 120 km/h réels : en 3e : 6"2 ; en 4e : 9"2 ; en 5e : 13"0

Reprises de 40 à 100 km/h réels : en 3e : 8"0 ; en 4e : 12"5 ; en 5e : 21"9

A partir de 40 km/h réels en 4e : 400 m : 17"6 ; 1000 m : 32"2

Vitesses maxi réelles sur chaque rapport et chute de régime (km/h - tr/mn) : 1e-2e : 55/2500 2e-3e : 95/1700 3e-4e : 130/1600 4e-5e : 180/1300

CIRCUIT ROUTIER

(Montlhéry) 3'07"2

Tour lancé (moyenne en km/h) : 125,0

CONSOMMATIONS

Moyenne (litres) : 16,0

Autonomie : 290 km

Selon les normes « UTAC » : à 90 km/h 6,3 ; à 120 km/h 8,1

En cycle de type urbain : 11,0

Puissances fiscales (CV) : France : 7 ; Belgique : 9

Sans doute l'angle le plus réussi de la 480. Surbaissée et avec des roues plus larges, elle serait superbe.

fonction de la volonté marketing, un modèle aura aujourd'hui une courbe de couple plate ou pimentée d'une crête. Nous, une petite crête, on aime bien !

Mais il est vrai qu'il faut ensuite passer le couple à la route et en traction avant, ce n'est pas toujours facile. A l'accélération, sur mauvais revêtement, la 480 Turbo louvoie déjà pas mal avec son petit 120 ch. Spécialement lorsqu'elle est chargée et que son nez se lève.

Autre problème lié à la faiblesse d'amortissement et peut-être aussi au système antiblocage utilisé, sur très mauvais revêtement, le freinage d'urgence peut se passer très mal. Plus concrètement, lorsque les roues se délestent, on perd toute efficacité de freinage, comme nous l'avions hélas noté sur la 21 Turbo et la BX 16 soupapes entre autres...

La moyenne assez modeste réalisée sur le circuit routier de Montlhéry (3'07"2 - 125 km/h) est en partie liée à ce problème, avec quelques frayeurs en prime.

Bref la Volvo 480 Turbo est un coupé d'apparence sportive et doté d'un moteur turbocompressé, mais réservé à un usage cool et familial ?!

Pour 150 000 F, ce coupé offre de l'originalité, de la fiabilité - en principe - et un certain confort, avec un bel équipement en prime. Mais il ne s'adresse pas vraiment à une clientèle jeune et sportive.

Ou alors, les jeunes sportifs devront envisager de recourir aux services d'un quelconque sorcier... ■

FICHE TECHNIQUE

DONNÉES CHIFFRÉES
Cylindrée (cm³) : 1 721
Alésage x course (mm) : 81 x 83,5
Rapport volumétrique : 8
Puissance maxi (ch DIN à tr/mn) : 120 à 5 800
Couple maxi (mkg DIN à tr/mn) : 7,7 1600/4200
Equipement électrique :
- batterie : 55 Ah
- alternateur : 70 W

CONSTRUCTION
Nombre de cylindres et disposition : 4 cylindres en ligne
Emplacement : AV transversal
Vilebrequin : 5
Matériau - bloc et culasse : fonte - alliage léger
Distribution : 1 ACT (courroie)
Turbo : Garrett T2
Allumage : Electronique Bosch cartographique EZ,2001
Alimentation : Injection électronique Bosch LH 2
Refroidissement : par eau

TRANSMISSION
Mode : aux roues AV
Nombre de rapports : 5
Rapports de boîte : - 1ère 3,091/8,4 - 2e 2,842/14,1 - 3e 1,320/19,7 - 4e 0,967/26,9 - 5e 0,79/35,6
Rapport de pont : 8,733
Embrayage - type : monodisque à sec
Commande : hydraulique
Autobloquant : non

CHASSIS
Type : Monocoque avec faux châssis AV
Carrosserie : Coupé 3 portes, 4 places
Cx (SCx en m²) : 0,336/0,622

SUSPENSION
Avant : type McPherson triang., ressorts hélicoïdaux, amortisseurs téléscopique
Arrière : Essieu rigide guidé par barre de Watt et barre Panhard, ressort hélicoïdaux et barre anti-roulis.

DIRECTION
Type : à crémaillère à assistance variable
Démultiplication : 21,3
Nombre de tours de volant de butée à butée : 3,12
Diamètre de braquage (m) : 11,1

FREINS
Avant : disques ø 260 mm
Arrière : disques ø 228 mm
Antiblocage : Option : Tèves MKII

DIMENSIONS (mm)
Empattement : 2502,7
Voies : 1410/1420
Longueur : 4258
Largeur : 1710
Hauteur : 1318
Largeur aux coudes AV/AR : 1398/1360
Place pour les jambes à l'AR : 370
Jantes : Alliage 6" Jx 14"
Pneumatiques : 185/60x14" (P6 ou MXV)

POIDS (kg)
(chiffres constructeur)
Total : 1040 kg
Répartition AV/AR : 660/380
Rapport poids/puissance (kg/ch DIN) : 8,6

CAPACITES (litres)
Réservoir d'essence : 46 l
Circuit de refroidissement : 7,3
Huile moteur (y compris filtre) : 5,3 l
Coffre : 160 à 660

PRIX

149 500 FF **771 125 FB**

Le moteur émet un bruit sans âme, les amortisseurs sont trop souples, les barres anti-roulis aussi et au bilan global la 480 Turbo offre certes un comportement sécurisant, mais peu de brio et d'agrément. C'est dommage car la Turbo aurait pu - aurait dû - se distinguer de manière plus significative de la version de base. Avec au moins 130 ch des amortisseurs un peu plus fermes (sans exagération et en conservant les ressorts actuels), un meilleur contrôle du roulis et des jantes en 7"x15 équipées en 205/60, la 480 Turbo aurait été superbe.

Au lieu de cela, si l'on veut s'amuser un peu avec, elle sautille doucement sur les bosses, sous-vire beaucoup et n'accélère qu'en douceur.

De ce dernier point de vue, il faut savoir que « l'effet turbo » c'est-à-dire cette puissance soudaine et excitante, ressentie sur certains modèles, n'est pas toujours liée à un manque de maîtrise des techniciens... En