Essai – Volvo V40 Cross Country T4 AWD : L'alternative scandinave

Quelques mois après le lancement de la Volvo V40 au Salon de Genève en 2012, le constructeur suédois étoffait sa gamme avec une version baroudeur à mi chemin entre une berline et un SUV. Wheels And You prend les commandes de cette V40 Cross Country.

- 5 cylindres, 1'984 cm^3
- 180 CV à 5'000 t/min
- 300 Nm de 2'700 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.2 sec.
- Poids : 1'532 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'370 x 1'783 x 1'458
- Conso. mesurée : 9.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 187 g/km (G)
- dès CHF 40'450.-, modèle essayé: CHF 58'810.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Jérôme Marchon

Avant de succomber à la mode des crossovers, Volvo proposait déjà depuis un certain nombre d'années la XC70, une version « tout-chemin » du break V70. C'est dans cette esprit que la V40 Cross Country se profile, un extrapolation offroad d'un modèle normal. D'ailleurs pour l'occasion le constructeur utilise un nouveau nom, Cross Country, et non pas XC, pour bien différencier cette V40 des SUV de la marque, le XC60 et le XC90.

Étonnant toutefois, la XC70 conserve son patronyme alors qu'il serait plus logique de l'appeler V70 Cross Country comme d'ailleurs c'était le cas pour la première génération. Bref, finalement cela n'a pas vraiment d'importance. Peut-être que cela à voir avec le fait que cette V40 Cross Country existe en deux et quatre roues motrices alors que les autres (XC60, XC70, XC90) sont exclusivement des 4×4. D'ailleurs il n'y a que deux déclinaisons sur dix de la V40 Cross Country qui disposent de la traction intégrale et c'est justement l'une d'elle que nous avons l'occasion d'essayer, la T4 2.0 AWD.

A l'extérieur

Au premier coup d'oeil, peu de différence avec une V40 normale ; des boucliers avant et arrière plus imposants qui arborent quelques éléments en plastique noir, un diffuseur arrière et des bas de caisse latéraux couleur aluminium ainsi que deux-trois autres petits détails. Pas grand chose finalement si on fait exception de la garde au sol surélevée de 40 mm. Et c'est bien ça qui permet de distinguer rapidement une V40 Cross Country d'une V40 de base. Personnellement je trouve d'ailleurs que c'est le petit plus qui donne une touche intéressante à cette voiture.

En effet, plus haute et avec son style « tout terrain », la V40 Cross Country propose une image plus aguicheuse et plus musclée, ça fait son charme. Pour le reste, il s'agit d'une berline de taille moyenne disposant d'une carrosserie 5 portes entre une compacte et un petit break.

La calandre prononcée et les optiques acérés donnent à la face avant un look moderne et dynamique, mais avant tout nettement plus original que les concurrentes allemandes. C'est pareil à l'arrière, la poupe sculptée et les phares qui remontent le long de la vitre arrière proposent clairement une identité différente. Le fait que cette vitre soit relativement petite et que proportionnellement elle occupe uniquement un tiers de l'ensemble accentuent

l’effet « surélevé » de la voiture.

Cette V40 Cross Country arbore une ligne générale plutôt trapue avec une bonne dose de dynamisme et de sportivité, totalement en adéquation avec l’esprit de ce modèle baroudeur.

A l’intérieur

Une fois à bord, c’est aussi l’originalité qui prime. La console centrale flottante et l’utilisation importante d’éléments au look aluminium proposent un intérieur vraiment moderne, totalement dans l’ère du temps. Je noterai également différents revêtements, presque un peu trop en fait, créant une ambiance plutôt élégante, mais pas vraiment baroudeur comme le voudrait l’esprit de ce modèle Cross Country.

La qualité est bonne et l’équipement ultra complet, notamment du fait de la finition Momentum de notre voiture d’essai. Il n’y a que la version Summum qui propose encore plus d’options et un habillage cuir en série. Mais finalement, pour ce type de voiture, je trouve que l’intérieur textile lui convient parfaitement. Pour revenir sur l’équipement, rien ne manque, notamment au niveau de la sécurité. On sent bien que Volvo maitrise le domaine. Je pense d’ailleurs qu’il n’est même pas nécessaire de le préciser tant le constructeur communique massivement sur le sujet. Je mentionnerai simplement le système de reconnaissance des panneaux de circulation qui fonctionne à merveille.

L’assise est confortable, par contre le réglage de l’inclinaison du dossier n’est pas pratique du tout. Une fois la bonne distance avec le pédalier établie pour caser mes 1m80, plus moyen pour moi d’attraper la molette de réglage tant l’espace entre cette dernière et le montant central est restreint. Ce n’est pas grand chose me direz-vous, mais cela en devient agaçant si vous devez partager la voiture avec votre conjoint d’une taille différente. A part cela, l’habitabilité est bonne et l’espace dans le coffre est correct avec un volume de 335 litres, pouvant aller jusqu’à 1’032 litres en rabattant la banquette arrière.

Comme déjà constaté dans les autres modèles de la marque, cette V40 Cross Country offre une ambiance à part. Volvo propose sa propre interprétation de l’ergonomie intérieure, pas toujours très intuitive d’ailleurs. Ce n’est pas vraiment

moins bien que la concurrence, je pense principalement aux Allemands, c'est juste différent et demande un temps d'adaptation.

Sous le capot

Comme dit précédemment, alors que la gamme V40 Cross Country propose différents moteurs essence (T4 1.6, T4 2.0, T5 2.5) et diesel (D2 1.6, D3 2.0, D4 2.0), seules deux déclinaisons disposent d'une transmission 4×4, le T4 2.0 et le T5 2.5. Notre modèle d'essai, le T4 2.0, est équipé d'un cinq cylindres qui développe 180 CV à 5'000 t/min pour un couple de 300 Nm disponible entre 2'700 et 4'000 t/min.

Alors que je restais sur ma faim après les premiers kilomètres, trouvant la mécanique un peu trop pépère à mon goût, je reconnais qu'après un peu plus de 1'000 km à son volant, j'ai trouvé la voiture très intéressante et plaisante à rouler. Certes je pense que les 254 CV du modèle T5 m'auraient plus enthousiasmé. Toutefois, pour une utilisation quotidienne alliant des trajets autoroutiers et de la ville, ainsi que quelques escapades à la montagne pendant les week-end, ce moteur T4 correspond parfaitement bien aux besoins. Il est suffisamment puissant et réactif, c'est vraiment un très bon compromis. Le bémol viendra de la boite de vitesses automatique qui est légèrement en retrait des standards actuels. Manque de rapidité et de douceur, elle aura tendance à péjorer les performances de cette mécanique.

Niveau consommation, alors que la fiche technique annonce une valeur en utilisation mixte de 8.0 l./100km, j'aurai pour ma part mesuré une moyenne de 9.9 l./100km. Cela reste correct du fait des quatre roues motrices et d'un moteur turbo que je n'ai pas hésité à solliciter. A noter encore que l'ordinateur de bord est relativement précis puisqu'il annonçait une valeur inférieure de 0.3 litre seulement.

Au volant

Sans être un foudre de guerre la mécanique réagit correctement, reste à voir comment se comporte la voiture sur la route.

Bien installé aux commandes, je découvre que finalement la vision diffère peu d'une V40 normale. C'est sur, 40 mm de plus en hauteur, ce n'est pas beaucoup. Je n'ai finalement pas l'impression d'être dans un petit SUV comme pourrait laisser penser ce modèle Cross Country. En fait, c'est un peu comme dans un BMW X1 : tout porte à croire qu'on est en présence d'un véhicule plus haut mais dans l'absolu ça ne se ressent pas. Alors si ça peut plaire à certains, moi personnellement cela ne me suffit pas, je préfère être assis encore un peu plus haut.

Après, à l'utilisation, cette petite différence permettra quand même de disposer d'une bonne vision de la circulation et répond donc aux attentes d'une bonne partie de la clientèle qui opte pour un SUV.

Niveau comportement routier, là aussi peu de différence avec une V40 normale. Le châssis est bon, la suspension est plutôt ferme ce qui n'est pas pour me déplaire. Ca donne envie d'attaquer les virolets des routes de montagne à bon rythme. Mais je vous arrête là. Malgré une bonne tenue de route, la prise de roulis est quand même trop présente pour adopter un style de conduite trop sportif. En même temps, je ne suis pas sur que ce soit le but recherché, rien de dramatique à cela donc.

Cette V40 Cross Country propose un bon agrément de conduite, elle est notamment très confortable et silencieuse sur autoroute, de quoi avaler les kilomètres en toute quiétude, surtout avec tous les éléments de sécurité qui sont là pour vous assister.

Verdict

Avec cette V40 Cross Country, Volvo propose une nouvelle fois de vivre l'automobile d'une manière un peu plus originale avec une voiture agréable aussi bien à regarder qu'à conduire. Dans cette déclinaison Cross Country, la V40 se profile face au BMW X1 et au Mercedes-Benz GLA, voir également à l'Audi Q3 quoi que je trouve ce dernier bien plus « SUV » que les deux autres et surtout que notre Suédoise.

Pour les prix, on est légèrement en dessous de la concurrence allemande. Plutôt logique vu que la finition reste quand même légèrement en retrait. Les tarifs

débutent à CHF 32’950.- pour le modèle D2 en finition « Basis » et grimpent jusqu’à CHF 49’950.-, hors options, pour le T5 AWD.

Plutôt discrète sur nos routes depuis son lancement, la Volvo V40 Cross Country mérite d’être découverte et propose vraiment une alternative intéressante qu’il ne faudrait pas négliger.

Prix et options – Volvo V40 Cross Country T4 2.0 AWD Geartronic “Momentum”

Prix de base : CHF 43’750.-

Peinture métallisée « Crystal White » : CHF 1’350.-

Jantes “MEFITIS” 7,5 x 18 Dark Grey : CHF 1’950.-

Intérieur cuir “SALTHOLMEN Charcoal” : CHF 1’500.-

Versatility Pack : CHF 300.-
(Siège passager avec dossier rabattable, filet compartiment bagages, prise de courant 12V dans le coffre à bagages, plancher de coffre variable deux niveaux réglables)

Security Pack : CHF 990.-
(Système d’alarme avec télécommande, capteur d’inclinaison, Keyless Vehicle)

Light & Style Pack : CHF 1’950.-
(Instrumentation numérique, pack d’éclairage intérieur, pommeau de levier de vitesse illuminé, phares dual-xénon avec éclairage actif dans les virages, lave-phares, Incrusations Centre Court)

IntelliSafe Pro Pack : CHF 2’500.-
(ACC Régulateur adaptif de vitesse et de distance, BLIS Blind Spot Information System, DAS Driver Alert System)

Climate Comfort Pack : CHF 335.-
(Filtre à charbon actif avec recirculation d’air automatique, ECC Climatisation

automatique avec boîte à gants réfrigérée)

Business Pack Connect Pro : CHF 3’150.-
(Volvo On Call VOC (système télématique avec téléphone intégré), système de navigation Sensus Connect, aide au parking arrière, système d’infodivertissement Sensus Connect High Performance)

Caméra de recul : CHF 585.-

Sièges AV chauffants : CHF 450.-

Prix TOTAL : CHF 58’810.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Volvo Suisse SA pour le prêt de cette Volvo V40 Cross Country T4 AWD, ainsi qu’au garage Autobritt SA pour la logistique.

A lire aussi

Essai – Volvo V60 D3 : le Déménageur Devenu Dandy

Nouveauté – Volvo S60, V60 et XC60 R-Design

Présentation – Volvo V40 Cross Country

Genève 2012 – Volvo V40

Nouveauté – Volvo V40

Evénement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 – Volvo V60 Plug-in Hybrid

ZH·779591
W.A.Y.

VOLVO
V40
ZH·779591
CROSS COUNTRY
W.A.Y.

VOLVO
ZH·779591
www.volvocars.ch
www.volvocars.ch
CROSS COUNTRY
W.A.Y.

W.A.Y.

RADIO
MEDIA
MY CAR
NAV
TEL
VOL
SOUND
OK
MENU
TUNE
EXIT
AUTO
AIR
AC
CAM
L/R
TEMP
W.A.Y.

W.A.Y.

DIJON
BERN
25 km
16:55
95.4 femin
0 km/h
l/100 km
20
10
95
100 km
1 km
10 km
Parcours
∅ 9.6 l/100km
1000h 0min
103.4 km
20.0°
W.A.Y.

ZH·779591
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·779591
W.A.Y.

ZH 779591
W.A.Y.

VOLVO
V40
W.A.Y.

W.A.Y.

CAM

VOLVO

CITY SAFETY

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 779591
W.A.Y.

ZH 779591
W.A.Y.

ZH 779591
W.A.Y.

VOLVO
ZH 779591
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·779591
W.A.Y.

VOLVO
V40
T4
ZH·779591
W.A.Y.

ZH·779591
W.A.Y.

VOLVO
V40
T4
AWD
ZH·779591
CROSS COUNTRY
W.A.Y.

VOLVO
ZH 779591
W.A.Y.