Essai – Volvo XC40 D4 AWD : Un fun venu du Nord

Quand j'ai aperçu les premières images du XC40, j'ai illico pensé que cette auto avait le potentiel de plaire ! Son élection de voiture de l'année 2018 m'a donné raison et lorsque ce modèle fut proposé à l'essai, j'ai manifesté mon enthousiasme. Prendre les commandes du premier SUV estampillé Volvo basé sur la nouvelle "Compact Modular Architecture" (CMA) me ravit.

- 4 cylindres, diesel, turbo, 1'969 cm^3
- 190 ch à 4'000 t/min
- 400 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 sec.
- Poids : 1'851 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'425 x 1'863 x 1'652
- Conso. mesurée : 7.45 l/100 km
- Emissions CO_2 : 131 g/km (E)
- dès CHF 47'600.-, mod. essayé: CHF 67'740.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : Marc-Philip Jennings

Le segment des crossovers est non seulement l'un des plus porteurs, mais également l'un des plus exigeants pour les constructeurs. En effet, afin de séduire toute la clientèle potentielle, ces véhicules doivent pouvoir se conduire comme une berline qui proposerait capacité de chargement d'un break et modularité d'un monospace.

Parmi ces exigences croisées, voyons comment s'en sort le XC40 et s'il mérite son titre de voiture de l'année.

A l'extérieur

Notre voiture d'essai arbore une carrosserie bi-ton Fusion Red à toiture Ice White du plus bel effet. C'est assez inattendu sur une Volvo et ça donne une touche de fun que personnellement j'adore. Je trouve que ça met en valeur la silhouette râblée du modèle qui se démarque un peu de la rigueur habituelle de la marque sans renier ses origines.

En effet, on retrouve une calandre caractéristique des modèles actuels, barrée dans sa diagonale du logo le plus viril du monde automobile. Sa concavité fait ressortir le pare-choc comme une lèvre inférieure proéminente et donne un air légèrement méchant à la face avant. Une bande LED sépare les phares avant en deux parties symétriques et donne au regard cet air un peu inquiétant.

La ligne du capot élégamment nervuré affleure le chrome de la calandre puis se

tend, rectiligne, au-dessus des phares et court le long des ailes. Les bas de caisse et les arches de roues sont protégés par un plastique noir qui accentue l'effet baroudeur induit par la hauteur de caisse. Suspendue largement au-dessus des roues, elle offre une garde au sol de 21 cm.

De profil, les volumes semblent taillés à la hache, mais une hache d'artiste sensible à la justesse des proportions. L'avant est vertical, tandis que le boomerang caractéristique des feux arrière souligne tous les angles de la poupe. Ils remontent jusqu'au spoiler qui prolonge la ligne de toit, affinant ainsi l'ensemble de l'allure.

De par ses dimensions, le Volvo XC40 propose un gabarit polyvalent qui régate dans la catégorie des Jaguar E-Pace, Audi Q3 et autres BMW X1. Mais je trouve que son aspect original le démarque du premier coup d'œil de ses concurrents. Et je lui trouve aussi cette touche de fantaisie évoquée plus haut, pas seulement due à la couleur de sa carrosserie, mais également à l'inspiration de son design.

Dommage que la voiture, en plein mois de mai, soit livrée en monte pneumatique hivernale qui me prive par ailleurs des très jolies jantes Black/Diamond Cut de 20 pouces spécifiées sur la configuration.

A l'intérieur

Fidèle à ses standards, Volvo a doté son XC40 d'un intérieur de qualité combinant choix de matériaux judicieux et précision d'un assemblage aux petits oignons. Rien ne dépare dans cet espace tout en retenue, mais absolument pas ennuyeux. Aluminium, cuir, plastique souple et même moquette sur les contre-portes s'accordent en une composition d'excellent aloi. L'ensemble compteurs est digital et s'affiche sur un écran de 12.3 pouces qui offre une excellente lisibilité et une esthétique soignée.

L'assise des sièges avant est des plus confortables et le volant de taille plutôt réduite offre une prise et un toucher à l'avenant. Les boutons y sont idéalement placés, une fois leur positionnement assimilé, on peut y laisser courir ses doigts sans avoir à quitter la route des yeux. Une fois la bonne position de conduite ajustée, on savoure cet intérieur où tout semble être naturellement à sa place.

Un écran de 9 pouces d'infodivertissement en position verticale propose un maniement similaire à celui d'une tablette tactile. L'interface est touffue mais intuitive et la visibilité des informations sans faille. Je regrette néanmoins l'absence de certains boutons, notamment pour régler la ventilation et la température.

La sobriété de cet intérieur est avantageusement rehaussée par la lumière qu'apporte le toit panoramique coulissant vitré, une option selon moi à ne pas oublier de cocher au moment de la configuration de votre auto.

Le régulateur de vitesse adaptif et la fiabilité de la détection des panneaux de limitation rendent très agréable les trajets au long cours. Seul le détecteur de collision me joue parfois des tours, aussi je le désactive systématiquement.

La finition Momentum de notre XC40 de test et les options équipant notre véhicule offrent un équipement pléthorique mais judicieux. Une mention pour le Versatility Pro Pack qui propose astuce et modularité selon la notion chère à Volvo du ni trop, ni pas assez. Terminons avec une mention pour la sono à 8 haut-parleurs badgée Harman Kardon dont le son et les réglages satisferont les oreilles le plus exigeantes.

Le coffre, quant à lui, propose des volumes de chargement variant entre 460 et 1’336 litres, conforme à ce que l’on attend d’une voiture de cette catégorie. Le tableau est idéal, seule peut être l’assise un peu courte de la banquette arrière pourrait pénaliser certains grands gabarits.

Sous le capot

Le 4 cylindres turbo diesel de 1’969 cm^3 qui anime notre XC40 est discret et onctueux. Même si sa puissance maximum est plutôt haut-perchée pour un diesel, à 4’000 t/min, son utilisation est des plus agréables. Souple et coupleux, il permet des relances suffisantes dans une quiétude inébranlable.

La boîte automatique à 8 vitesses est une Geartronic proposant de passages de rapports doux. Elle dispose d’un faux mode manuel (les montées et descentes de rapport se faisant quand-même automatiquement selon la sollicitation de l’accélérateur) dépourvu de palettes au volant. Quant au débat de savoir quel est le meilleur sens de passage des rapports via le levier de vitesses, la marque scandinave en propose sa propre variante originale, à savoir pousser l’exquis levier gainé de cuir vers la droite pour monter les rapports, vers la gauche pour rétrograder.

En mode automatique, l’ensemble moteur/boîte offre un ensemble cohérent et homogène, dépourvu d’à-coups et très agréable au quotidien. Quant à la consommation, même si elle est supérieure aux chiffres constructeur, elle affiche une moyenne très honnête de 7.45 l/100 km et varie peu d’un plein à l’autre.

Au volant

Quand on prend le volant du XC40, on est submergé par cette confiance que Volvo aime inspirer à ses clients. La mise en place des éléments est telle que rien de fâcheux ne semble pouvoir vous arriver. Et cela se confirme dès les premiers tours de roues, la sérénité se confirme, on se sent bien à bord.

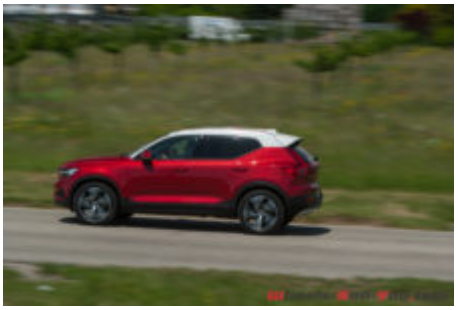
Une fois n'est pas coutume, c'est en ville que je commence mon test. Les dimensions de la voiture sont faciles à appréhender et la visibilité des alentours est excellente. Elle se faufile dans la circulation lausannoise avec une aisance de citadine et, pour le parcage, on est aidé par le meilleur système de caméras à 360 degrés qu'il m'a été donné de tester.

Sur l'autoroute, le confort est royal, malgré quelques vibrations parasites dans le train avant sans doute dues aux pneus d'hiver. C'est léger, hors trajet rectiligne et régulier on ne les ressent pas du tout et cela n'enlève rien aux qualités de roulage de l'auto.

Le couple moteur/boîte fait généralement merveille, offrant des prestations très douces mais suffisamment punchy pour évoluer en toute sécurité. Mais sur les petites routes qui tournent et que j'affectionne, la mécanique avoue parfois ses limites. Le XC40 n'est pas un sportif, et c'est sans doute la seule chose qu'on ne lui demande pas. Enclencher le mode "Dynamic" n'y change pas grand-chose. Néanmoins, même si en conduite soutenue la voiture prend du roulis et manque de célérité dans les passages de rapports, elle conserve ses bonnes manières. En effet, sa tenue de route demeure bonne et sa conduite étonnamment satisfaisante. Sans être limpide, le ressenti de la route est meilleur que j'imaginais et, une fois l'ESP désactivé, le comportement de l'auto peut même s'avérer assez amusant.

Je n'ai que peu l'occasion d'emmener notre Volvo hors de la route, mais à priori sa transmission intégrale de type Haldex s'en sort plutôt bien, disposant d'un mode de conduite "Off Road". Cette bonne première impression reste néanmoins

à confirmer, et je trouve que la saleté du hors piste sied mal au look de notre XC40. Après ma petite excursion hors bitume, je me dépêche de la passer au jet pour redonner de l'éclat au fun de son look.



Verdict

Si je devais définir le XC40 en un mot, ce serait "homogène". En effet, chaque partie est à sa place qui tient compte de tous les autres éléments. Et cela va du confort à la conduite, en passant par l'équipement. Je trouve que c'est vraiment une voiture orientée "humain" et c'est d'ailleurs ce que revendique la firme scandinave.

Néanmoins, même s'il correspond aux standards classiques Volvo, à savoir qualité, sobriété, sécurité et confort, ce XC40 se démarque de certaines traditions. En effet, il présente un look affirmé qui, sans être extravagant, respire la modernité. Ensuite sa conduite, sans sacrifier de confort, est plus communicative que ce à quoi je m'attendais, et ce n'est pas pour me déplaire.

L'élection de voiture de l'année de ce modèle est donc amplement méritée, car voilà une auto non seulement pétrie de qualités, mais qui correspond à la tendance très actuelle des crossovers branchés. C'est d'ailleurs la première fois que ce titre est décerné à Volvo et je suis content que ce soit pour une voiture que je trouve assez originale qui se démarque quelque peu des habitudes de la marque. Pour le coup, on peut affirmer que ce XC40 est une réussite.

Les chiffres le confirment d'ailleurs, car ce sont quasiment 80'000 exemplaires qui ont été commandés entre l'Europe et la Chine, au point que la capacité de production de l'usine de Luqiao a dû être augmentée.

On peut s'offrir ce SUV compact à partir de CHF 36'500.-, mais pour une voiture telle que celle de notre test, ce sont près de CHF 67'740.- qu'il faudra négocier avec votre banquier. Au vu de la qualité et des prestations proposées, et comparativement à la concurrence, je trouve ces tarifs tout à fait justifiés.

<u>Prix et options – Volvo XC40 D4 AWD Momentum</u>

Prix de base : CHF 49'560.-

Peinture Fusion Red : CHF 850.-

Couleur du toit Ice White : CHF 570.-

Jantes 8 x 20 Black/Diamond Cut 5 branches : CHF 1’300.-

Sellerie RD00 Charcoal, tapis Charcoal : CHF 1’400.-

Business Pro Pack : CHF 1’500.-
(Système d’infodivertissement Sensus Connect avec Premium Sound by Harman Kardon ®, Système de navigation Sensus)

Connect Pack : CHF 500.-
(Chargeur à induction, Appairage du smartphone)

Intellisafe Pro Pack : CHF 1’850.-
(IntelliSafe-Surround, Pilot Assist)

Light Pack : CHF 850.-
(Pack d’éclairage intérieur, Antibrouillards avant à LED avec éclairage d’intersection, Phares LED avec éclairage actif dans les virages)

Mirrors pack : CHF 550.-
(Rétroviseurs intérieur et extérieurs électrochromes, Rétroviseurs extérieurs escamotables électriquement)

Park Assist Pack : CHF 1’580.-
(Park Assist Pilot (aide au stationnement intelligente), Caméra d’aide au stationnement avec Surround View 360°)

Versatility Pro Pack : CHF 1’250.-
(Tiroir sous le siège conducteur, Keyless Drive (système d’accès électronique), Dossiers des sièges arrières rabattables (électriquement) ainsi qu’appuie-tête de la 2ème rangée de sièges rabattables (électriquement), Système de fixation pour sacs dans le coffre à bagages, Filet de séparation du compartiment à bagages, Hayon électrique, Prise électrique (12 volts dans le compartiment à bagages))

Winter Pack : CHF 1’450.-
(Lave-glace avec gicleurs chauffés, Sièges avant chauffants)

Xenium Pack : CHF 2’400.-

(Climatisation automatique bi-zone avec régulation de la température, Toit panoramique coulissant vitré, Sièges passager à commande électrique, Espace aux jambes réglables, Siège conducteur à commande électrique)

Ciel de toit Charcoal pour intérieur Charcoal : CHF 300.-

Vitres latérales portes arrières et lunette fumées : CHF 500.-

Système d'alarme avec capteur de mouvement et d'inclinaison : CHF 500.-

Portes arrière avec sécurité enfants électrique : CHF 120.-

Réception de la radio numérique (DAB+) : CHF 300.-

Lave-phare : CHF 320.-

<u>Prix TOTAL : CHF 67'740.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Volvo Suisse SA pour le prêt de ce Volvo XC40, ainsi qu'aux garages Emil Frey Crissier et Autobritt SA pour leur soutien logistique.

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

A lire aussi

Essai – Volvo XC60 T6 AWD : Elégance et confort à la scandinave

Essai – Volvo V90 : Break de concours d’élégance

Essai – Volvo S60 Cross Country : A mi-chemin entre limousine et SUV

Essai – Volvo XC90 T8 AWD : Le Roi du Nord

Essai – Volvo V60 Polestar : L’étoile du nord !

Essai – Volvo S60 T6 AWD : Une Suédoise au sang chaud !

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

Essai – Volvo V60 D3 : le Déménageur Devenu Dandy

Nouveauté – Volvo S60

Nouveauté – Volvo V60

Nouveauté – Volvo XC40

Présentation – Volvo V90 Cross Country

Présentation – Volvo V40

Nouveauté – Volvo V90

Présentation – Volvo S90

Nouveauté – Volvo S60 Cross Country

Evénement – Inauguration du nouveau garage Grimm

Nouveauté – Volvo V60 Cross Country

Nouveauté – Volvo XC90 R-Design

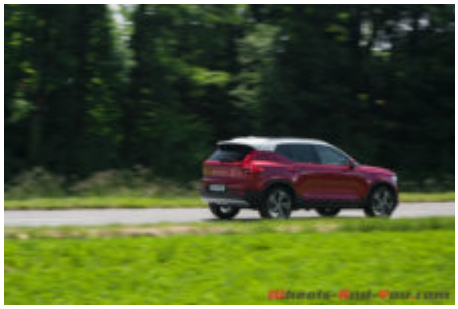
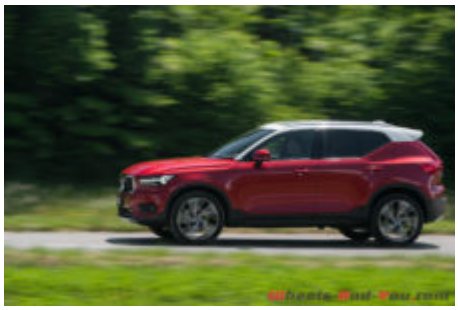
Nouveauté – Volvo XC90

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