

Essai - Volvo XC90 T8 AWD : Le Roi du Nord

Présent sur nos routes depuis le printemps 2015, le dernier opus du Volvo XC90 inaugure le renouveau du style chez le constructeur suédois. Conquis par son apparence, Wheels And You en prend le volant pour faire plus ample connaissance.



- 4 cylindres, essence, 1'969 cm³ + électrique
- 407 ch à 5'700 t/min
- 640 Nm de 2'200 à 5'400 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.6 sec.
- Poids : 2'350 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'950 x 2'140 x 1'776
- Conso. mesurée : 9.1 l/100 km
- Emissions CO₂ : 49 g/km (D)
- dès CHF 96'600.-, mod. essayé: CHF 123'480.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Patrick Schneuwly

Douze ans, c'est la durée de vie de la génération précédente du grand SUV Volvo.

Bel effort je trouve, mais il faut reconnaître que ces dernières années, il avait pris un sacré coup de vieux. Du coup, l'arrivée de ce nouveau XC90 est un véritable électrochoc, tant le véhicule a changé.

Ce dernier annonce le début d'une nouvelle ère avec un design totalement revu, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur, bien évidemment de nouvelles technologies – on en attendait pas moins de la part de Volvo – mais aussi l'arrivée d'une nouvelle plateforme appelée « Scalable Product Architecture ». Dans cette lignée, Volvo a dévoilé ces derniers mois sa nouvelle grande berline, la S90, ainsi que la déclinaison break, le V90, dont nous aurons l'occasion de reparler lors d'un essai complet.



A l'extérieur

Ce nouvel XC90 n'a donc plus rien à voir avec le précédent. Aucune comparaison possible si ce n'est la volonté de proposer un SUV qui s'affirme et qui propose une alternative intéressante à la concurrence, principalement allemande.

L'ensemble est très imposant, davantage même que son ancêtre. D'ailleurs, je lui trouve quelques faux airs de sa seigneurie le Range Rover. En effet, ce noble scandinave dégage une belle prestance en affichant des lignes tendues alliant dynamisme et élégance.

L'imposante calandre est encadrée par des optiques ultra modernes dont la signature LED s'inspire du marteau de Thor, dieu du tonnerre dans la mythologie scandinave. Sur notre modèle d'essai en finition Inscription, la grille centrale est recouverte de chrome. Couplée à la teinte « Onyx Black », elle renforce son image ostentatoire.

Pour cause de monte pneumatique hivernale, notre voiture ne dispose pas des

jantes 21 pouces en option (20 pouces de série). Dommage, cela aurait encore accentué la présence de l'engin. Dans cette exécution très raffinée, j'ai pour ma part un faible pour la finition R-Design qui apporte une petite touche sportive.

Pour le reste, les formes sont bien carrées – normal me direz-vous, c'est une Volvo – faisant de cet imposant SUV Premium un mastodonte de la route. Je note encore les feux arrière verticaux, signe distinctif de la marque suédoise depuis la 850 break.



A l'intérieur

Au moment d'entrée à bord, je suis subjugué par la présentation et l'impression d'espace. La console centrale aérienne a disparu au profit d'un immense écran regroupant la quasi totalité des commandes. D'ailleurs, entouré des bouches d'aération, il me fait un peu penser à celui qu'on trouve dans le nouveau Renault Espace ou dans la Talisman.

Cette interface se manipule comme un smartphone, c'est rapide et ultra efficace. Il regroupe les commandes du GPS, de la climatisation et j'en passe, sans oublier l'excellent système audio Bowers & Wilkins. Ce dernier dispose de 19 haut-parleurs, d'un amplificateur à 12 canaux et d'une puissance de 1'400 W. Il propose également un profil acoustique inspiré de la salle de concert de Göteborg (Gothenburg Konserthuset) qui vous plonge dans l'ambiance d'un récital de musique classique, c'est phénoménal. A noter encore la présence dans mon véhicule d'essai du Apple CarPlay qui permet de retrouver une « copie » de votre iPhone sur cet écran, le tout pilotable via Siri, pour combler votre côté geek.



Les traditionnels compteurs ont été remplacés par une conception entièrement digitale dont l'apparence évolue au gré des paramétrages du véhicule. Quelques détails font d'une Volvo une voiture à part, je pense pour l'occasion au sélecteur de boîte en cristal d'Orrefors (de série sur le modèle T8 AWD) ainsi qu'au bouton de démarrage qu'on assimile presque à un bijou. Toutes ces petites choses nécessitent peut-être un léger temps d'adaptation, mais elles procurent un ressenti tout particulier qu'on retrouve uniquement dans une Volvo.

Les sièges recouverts de cuir proposent un confort somptueux pour tous les occupants avec une habitabilité exemplaire, un minimum quand on voit la taille de l'engin. Même la troisième rangée de sièges dispose d'un espace généreux permettant d'accueillir des adultes mesurant jusqu'à 1m70. Le coffre est lui aussi très spacieux avec un volume de 692 litres en configuration 5 places, pouvant atteindre au maximum 1'868 litres. Et une fois les sept sièges à disposition, il reste encore 314 litres pour caser vos bagages.

Avec sa finition Inscription et son impressionnante liste d'options, notre véhicule d'essai dispose d'une pléthore d'équipements. Impossible de parler de tout, tant c'est complet, aussi bien en terme de confort, de divertissement que de sécurité. Je relève cependant que, malgré un agencement et une présentation exemplaires, quelques détails de finition sont encore en retrait par rapport aux standards allemands, voir également face à un Range Rover.



Sous le capot

La pièce maitresse de ce modèle T8 se cache sous le capot. Ne vous emballez pas trop, malgré un nom plutôt évocateur, il ne s'agit que d'un 2.0 quatre cylindres turbo, downsizing oblige. Il est toutefois couplé à un moteur électrique permettant de proposer une puissance cumulée de 407 ch (320 + 87) à 5'700 t/min pour un couple de 640 Nm (400 + 240) disponible entre 2'200 et 5'400 t/min.

Le système est un plug-in hybride, vous pourrez ainsi recharger votre voiture comme bon vous semble ou presque. Ceci permet à un conducteur purement citadin disposant d'une prise chez lui de rouler exclusivement en électrique. Et si vous disposez encore d'un moyen de charge à votre bureau, vous augmentez votre rayon d'action écologique.

Pour exploiter cette mécanique, le conducteur peut choisir entre différents modes de conduite au travers d'une molette (Drive Mode) placée en retrait du levier de vitesse. Par défaut la voiture démarre en mode « Hybrid », un savant compromis entre le thermique et l'électrique que j'ai d'ailleurs privilégié pour la quasi totalité de mon essai. En mode « Pure », c'est uniquement le moteur électrique qui propulse notre XC90, de quoi voyager dans le calme absolu pour quelques kilomètres, 40 selon le constructeur, plutôt une trentaine dans la réalité. Pour bénéficier de toutes les ressources, il faut passer en mode « Power » et là on ressent clairement les 400 canassons. Rassurez-vous, ce n'est de loin pas brutal du fait du poids de la bête, plus de 2.3 tonnes à vide. En mode « Save », on limite l'utilisation des batteries, c'est notamment le mode que j'ai choisi pour mes trajets sur autoroute afin de profiter au maximum de l'électrique en milieu urbain. Reste encore les modes « AWD » et « Offroad » qui proposent respectivement des paramétrages spécifiques adaptés en fonction des conditions potentiellement précaires de votre parcours. Et si tout cela ne vous convient pas, il reste un dernier mode qui vous permet de régler les différents paramètres de la voiture selon vos envies.



En terme de consommation, la fiche technique annonce une valeur mixte de 2.1 l/100km. Pas besoin de vous dire que tout cela est purement théorique et qu'il est complètement utopique de penser y parvenir. En fait, si à cela on rajoute les ressources électriques, on arrive à une équivalence en essence de 4.1 l/100km. Mais là encore, c'est vendre du rêve. Pour ma part, tout au long de mon essai j'ai mesuré une consommation moyenne de 9.1 l/100km et au vu de l'embonpoint de l'engin, c'est tout à fait acceptable. Par contre, je trouve regrettable que le réservoir dispose d'une capacité de seulement 50 litres (contre 71 litres sur les motorisations traditionnelles), cela limite grandement l'autonomie.

Il faut savoir qu'en plus de cette mécanique hybride, le catalogue propose deux essence (T5 et T6) et deux diesel (D4 et D5), mais toujours en quatre cylindres uniquement. J'aurai bien vu un bon gros V8 essence avec une sonorité rauque et pourquoi pas une déclinaison Polestar dans l'esprit du Range Rover Sport SVR. Ça m'étonnerait que ça soit au programme, mais j'ai bien le droit de rêver un peu.



Au volant

Malgré ses dimensions importantes, le XC90 se conduit avec une très grande facilité, on en vient même à oublier sa taille, du moins jusqu'au moment de stationner. Vous vous rendrez vite compte qu'il a besoin de toute la place de parc, voir un peu plus. Cependant, là encore, tout se fait avec relativement d'aisance

grâce aux nombreuses assistances, comme par exemple les multiples caméras. Et si vous paniquez, le système « Park Pilot Assist » se charge de parquer la voiture à votre place.

Une bonne maniabilité, un excellent confort, une isolation phonique exemplaire, tout ce la fait que voyager à bord du nouveau XC90 est un réel plaisir. On a l'impression d'être en première classe d'un avion ultra récent, vous avalerez les kilomètres en toute quiétude.

Le comportement routier est plutôt bon, mais il faut quand même apprivoiser le poids de l'engin et ce n'est pas une mince affaire, principalement sur route de montagne. A noter que cette version hybride affiche un handicap d'environ 300 kg par rapport aux autres modèles, c'est sûr que ça n'aide pas. Il serait intéressant de tester un autre moteur pour comparer, je suis sûr que la différence se remarquera.

Parmi l'armada d'équipements, je note l'excellent régulateur de vitesse, un des meilleur qu'il m'a été donné de tester. Couplé à l'assistant de changement de ligne (Lane Keeping Aid) et au système « AutoPilot », il nous fait, ô surprise, apprécier la circulation très chargée des autoroutes en fin de journée. En effet, la voiture propose une conduite semi-automatique jusqu'à 50 km/h, vous n'aurez donc rien à faire si ce n'est garder les mains sur le volant et profiter de la sono. Pour le reste, accélérateur, frein et direction, c'est l'ordinateur qui gère, pour autant qu'il détecte la voiture qui vous précède et les lignes blanches de chaque côté. Franchement septique à de telles assistances, je dois reconnaître que j'ai été bluffé par celles qui équipent ce XC90. Malheureusement, comme déjà dit, tout cela aura quand même tendance à abrutir les conducteurs au lieu de les sensibiliser et réellement les aider. Néanmoins c'est dans ce sens qu'évolue l'automobile, d'ailleurs la nouvelle S90 proposera la même technologie mais qui pourra gérer cette assistance jusqu'à une vitesse de 130 km/h !



Verdict

Ce lord scandinave est une véritable réussite ! En plus de son magnifique design, il est à la pointe de la technologie à tout les niveaux. Ce nouveau XC90 vient donc régater dans le segment des SUV Premium face à un très grand nombre de concurrents germaniques et britanniques. Du fait de sa taille et grâce à son habitabilité impressionnante, je lui vois comme réels opposants que les nouveaux Mercedes GLS et Audi Q7, ainsi que le Land Rover Discovery et, bien évidemment, le Range Rover. Ce dernier n'étant pas disponible en configuration 7 places, je l'écarte immédiatement, tout comme le Discovery qui arrive en fin de vie. Mais ça changera sûrement dès l'arrivée de son remplaçant prévu à l'automne prochain. Il ne reste donc que les allemands et pour moi ces derniers sont nettement moins sexy que notre king suédois, donc avantage au XC90 en ce qui me concerne.

Parlons encore des tarifs et, à ce niveau, on ne fait pas dans la dentelle. Le modèle T8 AWD débute à CHF 96'000.- et prévoyez encore environ CHF 30'000.- pour le barder d'options comme notre voiture d'essai. C'est un budget me direz vous, mais rien de choquant face à ses adversaires. Sachez encore que le premier prix se situe à CHF 66'800.- pour la motorisation D4 mais sans la transmission quatre roues motrices, pas sûr que ça soit représentatif des ventes dans notre pays.



Prix et options - Volvo XC90 T8 AWD Twin Engine 7S "Inscription"

Prix de base : CHF 100'100.-

Peinture métallisée « Onyx Black » : CHF 1'350.-

Jantes 21", 8 branches, Inscription Silver Bright Diamond Cut : CHF 1'750.-

Incrustations en bois véritable Inscription Linear Walnut : CHF 300.-

Business Pro Pack : CHF 4'500.-

□(Combiné d'instruments digital 12.3", Park Assist Pilot, Système Audio PREMIUM SOUND by Bowers & Wilkins, Système de navigation Sensus)

Family Pack : CHF 270.-□

(Coussin réhausseur intégré pour 2ème rangée, portes arrière avec sécurité enfants électrique)

IntelliSafe Pro Pack : CHF 2'100.-□

(IntelliSafe Assist, IntelliSafe Surround)

Luxury Seats Pack : CHF 1'000.-□

(Espace aux jambes réglable électriquement pour siège conducteur, espace aux jambes réglables électriquement pour siège passager avant, joues latérales réglables électriquement pour le conducteur et le passager avant, sièges confort cuir Nappa avec ventilation)

Versatility Pack : CHF 850.-□

(Filet de séparation du compartiment à bagages, Keyless Drive, prise électrique 12 volts dans le compartiment à bagages, système de fixation pour sacs dans le coffre à bagages)

Winter Pack : CHF 450.-□

(Lave-glace avec gicleurs chauffés, sièges avant chauffants)

Winter Pro Pack : CHF 1'250.-□

(Chauffage du volant, chauffage indépendant au carburant avec minuterie (de série pour T8 AWD), chauffage sièges arrière (sièges extérieurs de la 2ème rangée), Volvo On Call avec Hotspot WiFi)

Xenium Pack : CHF 3'400.-

□(Caméra de recul, finition cuir pour la partie supérieur du tableau de bord et l'habillage des portes avant et arrière, Head-up Display, rétroviseurs intérieur et extérieurs électrochromes, stores pare-soleil pour vitres arrières (intégrés), toit panoramique coulissant vitré (de série pour T8 AWD))

Caméra d'aide au stationnement avec Surround View 360° : CHF 500.-
(en supplément du Xenium Pack)

Apple CarPlay : CHF 380.-

Vitres latérales portes arrière, coffre et lunette fumées : CHF 600.-

Système d'alarme avec capteur de mouvements et d'inclinaison : CHF 600.-

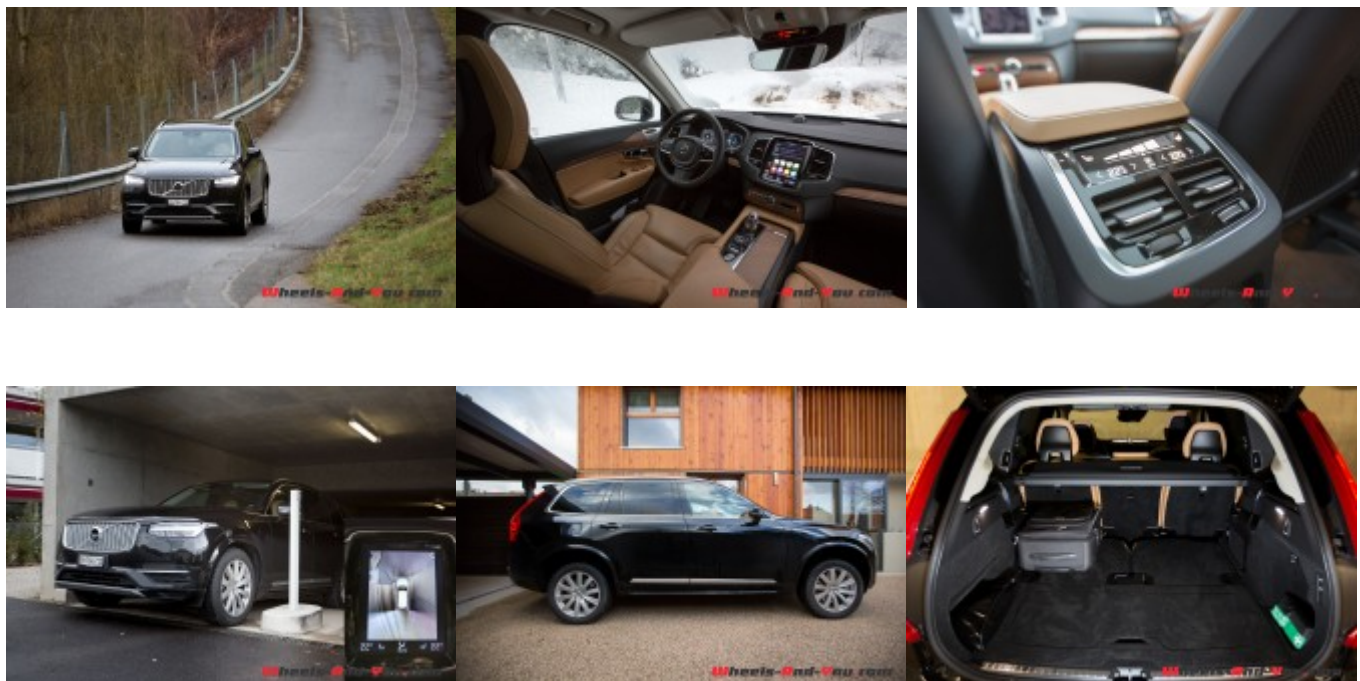
Vitrage acoustique pour les fenêtres latérales : CHF 850.-

Réception de la radio numérique (DAB+) : CHF 480.-

Appuie-tête de la 2ème rangée de sièges repliables électriquement : CHF 250.-

Suspension pneumatique adaptative avec la technologie Four-C : CHF 2'500.-

Prix TOTAL : CHF 123'480.-



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

Nos remerciements à Volvo Suisse SA pour le prêt de ce Volvo XC90 T8, ainsi qu'au garage Autobritt SA pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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

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

Événement - Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 - Volvo V60 Plug-in Hybrid

