

Essai - Volvo EX30 : Le petit SUV électrique à la bouille de star

Présenté dans sa version définitive en juin 2023, le Volvo EX30 étend par le bas la gamme des SUV Volvo déjà forte des C40, XC40, XC60 et XC90. Les deux premiers étant disponibles en version « Recharge » à propulsion électrique, alors que le dernier va être remplacé très prochainement par le EX90, soit avec une motorisation exclusivement électrique. Plus encore qu'un élargissement de gamme, Volvo vise ici à toucher une nouvelle clientèle, plus jeune et branchée.



- Un moteur électrique
- 200 kW (272 ch)
- 343 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.3 sec.
- Poids : 1'850 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'233 x 1'838 x 1'550
- Conso. mesurée : 18.2 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 37'850.-, mod. essayé: CHF 50'800.-

Nouveau maillon dans l'objectif de la marque de ne proposer plus que des véhicules à motorisation électrique d'ici 2030, l'EX30 n'est disponible que propulsée par des électrons. Il vient bousculer un segment de plus en plus fourni : la pionnière Renault Zoe, les Jeep Avenger, Peugeot e-2008, Opel Mokka et autre VW ID.3 sont ses principales concurrentes actuelles.

Une semaine de test me permet de découvrir l'EX30 en version Ultra ; voici donc mes impressions.



A l'extérieur

Pas de doute, l'EX30 fait tourner les têtes ! Cela tient évidemment à la belle livrée "Moss Yellow" de mon véhicule d'essai mais pas seulement. Sa silhouette trapue, moderne et branchée, son avant à la fois vertical et profilé, ses optiques affleurantes, son haut de pavillon noir brillant (inclus dans la finition Ultra) et la quasi-absence de porte-à-faux arrière attirent irrémédiablement l'œil du chaland. Le design est contemporain, presque futuriste mais il distille de la sympathie et un joli dynamisme.

En rentrant un peu plus dans les détails, on retrouve différents éléments stylistiques autant de Volvo. Ainsi, l'éclairage de jour reprend le caractéristique Marteau de Thor, toutefois ici intégré à l'arrête du capot. Associées à la face avant pleine, ces optiques n'entravent en rien l'aérodynamisme de l'ensemble.

La ceinture de caisse remonte sur les portes arrière, ce qui renforce l'aspect trapu du profil. La portière, dont le bas présente un décrochement qui limite les projections, recouvre le bas de caisse, ce qui évite de se salir les bas de pantalon par mauvais temps.

L'arrière intègre des feux doubles : une paire dans les montants de toit, l'autre

au-dessous reliée par deux fines bandes lumineuses.

Les rétroviseurs sans bord sont identiques à ceux d'une Polestar 2. Les roues varient entre 18" pour la version de base à 20" pour la version Ultra de cet essai. S'agissant d'un SUV, la garde au sol est relativement importante et, vue de l'avant, l'EX30 paraît haut et plutôt étroit. Difficile de trouver une faute de goût dans l'ensemble, je trouve le design très réussi.



A l'intérieur

Dès la porte entre-ouverte, on se retrouve devant une ambiance scandinave où le maître mot est sobriété. L'avant court offre un beau volume à l'habitacle et, malgré la longueur de seulement 4.23 m, autant le conducteur que les passagers disposent d'un bel espace. Certes, si le conducteur aime comme moi une position basse et reculée, le passager arrière gauche n'aura qu'un espace limité aux genoux. A noter que 30% des plastiques intérieurs sont recyclés.

La planche de bord est dépourvue de tout le superflu, un peu trop peut-être. Les

seules commandes physiques sont les deux leviers disposés de part et d'autre derrière le volant - celui de gauche pour les phares et les essuie-glaces, celui de droite pour actionner la transmission - et les touches du volant. Tout le reste est regroupé sur un écran central de 12.3" (31 cm de diagonale) émulé par Android Auto et intégrant Google, comme déjà vu sur la Polestar 2 et les Polestar 3 et 4 récemment lancées. Le système est très performant, fourmille d'options et ne présente aucun temps de réponse.

Toutefois, pour l'EX30, Volvo fait le choix du tout digital. Ainsi, pour régler les rétroviseurs, ouvrir la boîte à gants ou allumer les liseuses, il faut passer par cet écran. Même les feux de panne s'enclenchent sur l'écran. Outre la nécessité d'apprendre où se trouvent ces commandes dans les différents menus, cela rend la manipulation compliquée en roulant puisque qu'elle nécessite de quitter la route des yeux. Je trouve que c'est une vraie régression de l'ergonomie, là où l'Opel Astra e essayée dernièrement propose des raccourcis physiques bienvenus. D'ailleurs, l'Euro NCAP a annoncé que dès 2026, les véhicules qui ne disposeraient pas d'un minimum de boutons physiques pour les fonctions essentielles n'obtiendraient plus 5 étoiles.

Malgré la compacité de l'auto, le coffre propose tout de même 320 litres de contenance, valeur qui grimpe à 1'000 litres sièges rabattus 1/3-2/3. Le plancher du coffre cache un compartiment d'une quinzaine de centimètres de profondeur ; il peut être retiré au besoin. Quant au capot, il dissimule également un petit espace de rangement de 17 litres, parfait pour y transporter un câble de recharge.





Sous le capot

C'est la version à 2 roues motrices dont je dispose pour cet essai. Elle intègre donc un moteur unique situé sur l'essieu arrière. Il développe une puissance de 272 ch (200 kW) et 343 Nm de couple. Les performances sont de bon niveau avec un 0 à 100 km/h réalisé en 5.3 sec alors que la vitesse max est limitée à 180 km/h. Relevons que l'EX30 est également disponible en version à 4 roues motrices, avec deux moteurs qui totalisent 428 ch (315 kW) et 543 Nm.

Dans cette version Extended Range (grande autonomie), le pack batterie lithium-ion s'élève à 69 kWh dont 64 utilisables alors que sur la version standard, il n'atteint que 51 kWh. Il permet une recharge rapide en courant continu de 150 kW, de quoi recharger de 10 à 80% en 27 minutes grâce au pré-conditionnement de la batterie. Quant au chargeur embarqué, il est de 11 kW mais peut être porté à 22 kW en option.

Le poids à vide s'élève à 1'850 kg, une valeur plutôt raisonnable pour un SUV

avec presque 70 kWh de batteries. La consommation normalisée WLTP s'élève à 17.1 kWh/100km alors que l'autonomie annoncée atteint 476 km en parcours mixte et jusqu'à 660 km en conduite urbaine.



Au volant

La position de conduite est assez haute, un peu trop à mon goût, mais demeure tout de même confortable. J'ai un peu de peine à régler précisément les rétroviseurs extérieurs ; une fois la fonction sélectionnée à l'écran, il faut actionner l'un des basculeurs 2 axes situés sur le volant mais comme ce dernier souffre d'un retard, il faut le lâcher avant que le rétroviseur n'arrive à la position souhaitée. Ce n'est pas pratique et j'ai dû m'y reprendre à plusieurs reprises.

Les premiers kilomètres révèlent des suspensions très souples, qui amortissent bien les petites aspérités de la chaussée. Revers de la médaille, l'auto rebondit sur les grosses bosses et autres gendarmes couchés. L'insonorisation est de bon niveau, ce qui permet de profiter de la musique en toute quiétude.

Les assistances sont efficaces mais assez intrusives : l'assistance de maintien dans la voie fait constamment vibrer le volant et l'avertissement de limitation de vitesse sonne à tout moment, par exemple lorsqu'il détecte le 80 km/h d'une sortie d'autoroute alors qu'on poursuit sur cette dernière. Je les ai donc souvent déclenchées pour plus de tranquillité. Il y a un raccourci à l'écran mais il faut tout de même une dizaine d'actions successives pour les neutraliser après chaque redémarrage de l'auto.

Avec une propulsion au couple généreux, je m'attendais à un comportement survireur. Mais la voiture est plutôt sous-vireuse en entrée de courbe ou en appuis, tendance qui ne s'inverse qu'à la remise de gaz. Si le comportement ne souffre d'aucun reproche sur le sec, il faut rester vigilant sur le mouillé. Certes, les pneus Continental hiver n'offrent pas la meilleure adhérence transversale mais sur chaussée humide ou mouillée, le sous-virage apparaît assez tôt. Il est

facile à maîtriser en relâchant doucement la pédale de droite. Par contre, en remettant des gaz en sortie de virage, le fameux « sous-virage à l'entrée entraîne du survirage à la sortie » est bien présent. Et en l'absence de porte-à-faux, ça décroche vite. Heureusement, l'ESC veille au grain et empêche l'arrière de trop se dérober, non sans copieusement secouer les occupants tant les suspensions souples répondent. En neutralisant l'ESC, je peux rapidement me croire dans une joute de drift tant la voiture survire aux gaz. Amusant mais pas très sécurisant pour le commun des mortels. J'ai déjà vu des ESC plus progressifs et sécurisants.

En ce qui concerne la consommation, j'ai relevé une moyenne de 18.2 kWh/100km sur les presque 1'000 km de mon essai, avec un plus bas à 15.4 kWh/100km sur 180 km de route départementale vallonnée en France. Vu le gabarit de l'auto et son poids contenu, cette consommation est correcte mais sans faire partie des plus économes sur ce point.





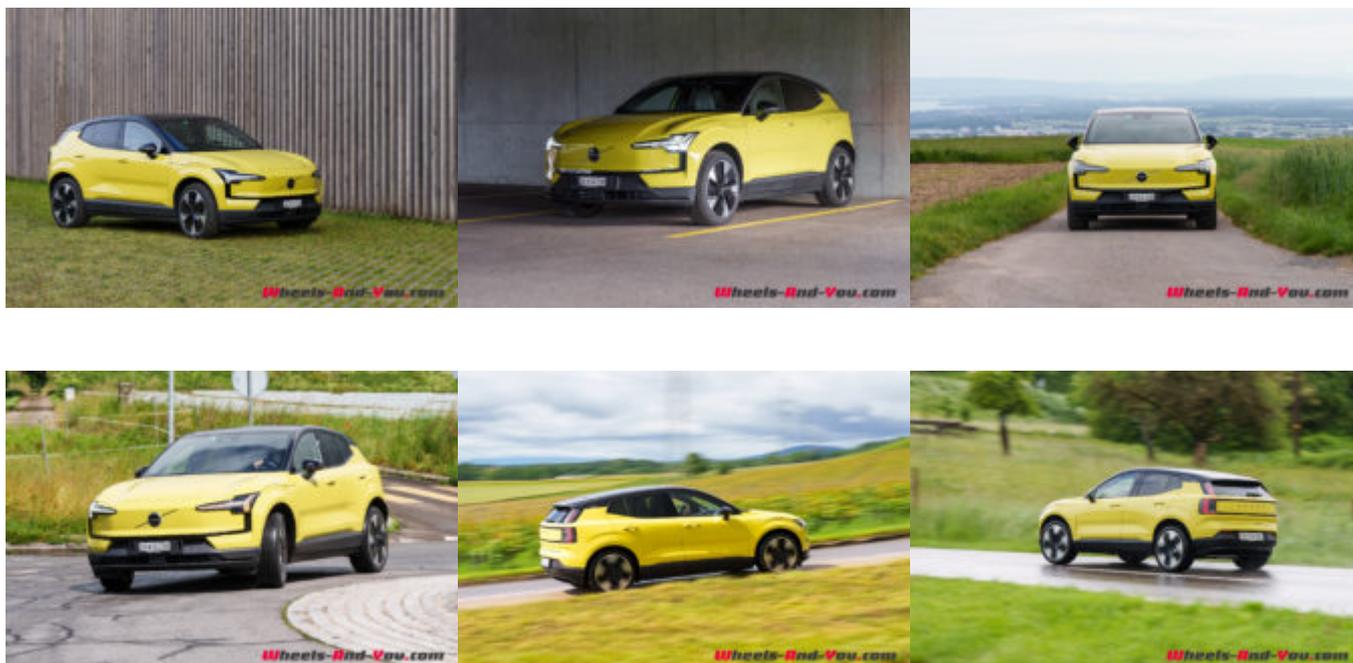
Verdict

Aucun doute, le Volvo EX30 est promis à un joli succès. son aspect sympathique et jeune, son style moderne et branché, ses caractéristiques techniques qui offrent de jolies performances et une autonomie réelle de plus de 400 km en conduite mixte sont autant d'atouts qui lui permettent de surpasser certains de ses concurrents et devraient en décider plus d'un.

De plus, proposé dès CHF 37'850.- avec la batterie 51 kWh, il est à la fois moins cher et plus performant qu'un Jeep Avenger. Dans la version Ultra Extended Range, le prix de base grimpe à CHF 48'400.-. C'est nettement plus cher qu'une Tesla Model 3 propulsion mais ô combien plus séduisant à mes yeux.

Quant à la version à 4 roues motrices Twin Motor Performance, elle est disponible dès CHF 47'950.- en finition Plus, ou dès CHF 50'700.- pour la déclinaison Ultra équivalente à notre voiture d'essai, soit un surcoût de CHF 2'300.-. Il y a fort à parier que la clientèle suisse, friande de 4x4, optera plus facilement pour ce modèle.





Prix et options - Volvo EX30 Ultra Extended Range

Prix de base : CHF 48'400.-

Peinture « Moss Yellow » : CHF 875.-

Jantes 20'' Aero Sport Design : CHF 775.-

Intérieur R220 Misty : CHF 1'125.-

Vitres latérales arrière et pare-brise arrière teintés : CHF 350.-

Pack Hiver : CHF 325.-

Rabais lancement : CHF -1'050.-

Prix TOTAL : CHF 50'800.-



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

Nos remerciements à Volvo Suisse SA pour le prêt de ce Volvo EX30 Ultra Extended Range, ainsi qu'au garage Emil Frey Crissier pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Volvo XC40 Recharge P8 Twin eAWD : Un petit SUV nordique 100% électrique

Essai - Volvo V60 T8 Polestar Engineered : Polyvalence et performance

Essai - Volvo V60 D4 FWD : Une seconde génération qui prend du grade

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

Essai - Volvo XC60 T6 AWD : Élégance 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

Présentation - Volvo EM90

Nouveauté - Volvo EX30

Nouveauté - Volvo EX90

Présentation - Volvo C40 Recharge

Nouveauté - Volvo XC40 "Recharge"

Nouveauté - Volvo V60 Cross Country

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

Événement - 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



