

# Essai - Volvo V90 : Break de concours d'élégance

*Même à l'automobiliste moyen, le break suédois n'est pas étranger. Les constructeurs du nord se sont bâti une solide réputation en construisant des voitures qui mettent à l'honneur la sécurité des occupants. Saab dans la tourmente, Volvo a emboité le pas aux allemands pour atteindre le plus haut niveau de confort et d'équipement à bord. Nous prenons le volant du V90, le break donc, fleuron de la marque et présenté à Genève il y a une année.*



- 4 cylindres, diesel, turbo, 1'969 cm<sup>3</sup>
- 235 ch à 4'000 t/min
- 480 Nm de 1'750 à 2'250 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 240 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.2 sec.
- Poids : 2'005 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'936 x 1'890 x 1'475
- Conso. mesurée : 7.1 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 129 g/km (B)
- dès CHF 53'600.-, mod. essayé: CHF 99'550.-

---

En moins de deux ans, Volvo a remplacé toute son offre haut de gamme. D'abord le SUV XC90 qui a ouvert la voie à la berline S90 et enfin le break V90. Et dans quelques jours, à nouveau lors du Salon de Genève, la marque suédoise dévoilera la nouvelle mouture du XC60.

En plus de leur design bien dans l'air du temps et une large palette de motorisations, c'est aussi leur intérieur qui pourrait faire la différence pour des clients tentés par plus d'une voiture.



## ***A l'extérieur***

Les designers n'y sont pas allés par quatre chemins, le dessin est efficace, sobre et sans fioritures. Les traits s'étirent tout au long des presque 5 mètres de la voiture. Sur le côté, on note les épaules larges qui viennent créer un décrochement sur les phares arrière. Seule une baguette en bas de la porte ajoute un peu de relief à cette carrosserie bien lisse et en rehausse encore un peu l'élégance.

L'arrière est très classique, avec une forme de break assez cubique qui voit s'intégrer les optiques arrière. Celles-ci reprennent la forme en boomerang du XC90, très fines et remontant jusqu'au béquet de toit. Seul l'avant de notre V90 est plus chargé, mais il donne du caractère à toute la voiture.

La grande ouverture centrale avec sa grille verticale est bordée de deux sublimes

feux à LED exprimant à eux seuls toute l'agressivité du design. Dans le bas du bouclier s'intègrent encore des moulures chromées et de discrets antibrouillards.



## ***A l'intérieur***

Pour une voiture de ce standing, un habitacle première classe est indispensable. La finition "Inscription" de notre modèle d'essai est la plus luxueuse disponible. L'intérieur clair flatte les yeux, mais je regrette de voir que le siège conducteur est marqué de bleu laissé par des jeans. Les habillages qui mélangent bois mat et alu brossé sont agréables à regarder ainsi qu'à toucher. On sent tout le soin apporté au choix des matériaux. Le système audio Bowers & Wilkins s'y intègre harmonieusement et vous assure une qualité d'écoute conforme à ce qu'on attend de ce V90. Le réglage de l'ambiance sonore est particulièrement réussi avec des fonctions donnant la dimension d'un concert à vos morceaux live ou reproduisant l'auditorium de Göteborg pour de la musique classique.

Au centre du tableau de bord se dresse un large écran tactile donnant accès à pratiquement tous les réglages de la voiture. L'info-divertissement en premier lieu, mais également les menus régissant les aides à la conduite ou les réglages du véhicule qui ne sont pas loin. Seul inconvénient, la forte concentration d'information rend celle-ci moins lisible quand il est question d'y jeter un coup d'œil en roulant. Régler le siège et le volant chauffant devient un exercice de plusieurs secondes pendant la conduite. Des boutons physiques donnent un accès direct à des fonctions importantes tel que le réglage du volume ou le désembuage.

Le tableau de bord est à l'ère du tout numérique en un seul et grand écran interactif. La navigation s'y affiche tout comme un résumé de l'info-divertissement de l'écran central ainsi que tous les menus de l'ordinateur de bord. Exempte de reflets, sa lisibilité est excellente. Je constate aussi que le micro sélecteur de vitesse du SUV est abandonné pour un levier plus conventionnel dont la prise en main et l'utilisation sont bien plus confortables.

Vos passagers arrière seront choyés : l'espace aux jambes est plus que généreux et ils profitent d'un réglage individuel de la climatisation (système quadri-zone) comme de l'assise chauffante. Le grand toit panoramique donne jusqu'au-dessus de leur tête et des pare-soleils se cachent dans les portes pour les journées d'été passées sur la route. Reste le coffre, d'un volume confortable mais qui reste désormais dans la moyenne du segment sans la surpasser. Les aménagements sont assez nombreux pour organiser les objets que l'on transporte, avec un clapet amovible, des élastiques et plusieurs crochets. Banquette rabattue électriquement depuis le coffre ou le tableau de bord, l'espace libéré est pratiquement plat mais il y a quelques zones où le cuir clair est exposé.



### ***Sous le capot***

Notre grand break est propulsé par un moteur 4 cylindres diesel D5 de 2 litres de cylindrée couplé à une boîte automatique Geartronic à 8 vitesses et une transmission intégrale. Ce moteur développe quelques 235 chevaux et surtout 480 Nm de couple sur une bonne plage d'utilisation. Malgré le poids proche des 2 tonnes, cette Volvo n'est pas pataude. Le moteur se défend même plutôt bien.

Ainsi que je l'évoquais tout à l'heure, le V90 est doté d'un ensemble des plus complets d'aides à la conduite. Je suis un adepte de la vue 360° simulée grâce aux 4 caméras autour de la voiture. Je m'en sers plus volontiers que du stationnement parallèle automatique dont est capable cette voiture qui reconnaît aussi les limitations de vitesse avec une précision satisfaisante lors de la lecture par la caméra.

Cette Volvo se démarque en proposant ce qui s'approche le plus d'une conduite autonome. Entre régulateur de vitesse adaptatif et aide active à la tenue de voie, le V90 peut être confié au Car Pilot. Vous devrez veiller à suivre le bon chemin, indiquer la bonne limitation de vitesse et surtout rester vigilant.



## ***Au volant***

Dès les premières minutes passées au volant de cette Volvo, son statut de voyageuse grand luxe de la suédoise s'affirme à mes yeux. Après un réglage fastidieux du siège, me voilà confortablement installé et mon champ de vision s'étend largement au fil des surfaces vitrées. C'est un avantage lorsqu'il est question de guider ce break de 5 mètres de long et 1.90 mètres de large. La direction est particulièrement légère, il suffit d'un doigt sur le volant pour évoluer tranquillement dans le trafic.

L'insonorisation atteint un très bon niveau, au ralenti le moteur se fait logiquement très discret. Si l'on coupe musique et ventilation, il règne un grand silence dans la voiture en roulant jusqu'à 70 km/h environ. Sur le rapport le plus

long disponible et un filet de gaz, ce n'est que vers 80 km/h que le vent commence à faire du bruit en s'écoulant sur la carrosserie.

D'une façon générale, la suspension pneumatique se comporte de façon à filtrer au maximum les reliefs de la route. Orientée vers le confort, elle en devient trop molle lorsque l'on s'aventure avec entrain sur une route sinueuse. Le mode de conduite dynamique n'y change pas grand-chose et le V90 accuse le coup. Il faut baisser l'allure pour que les occupants ne se sentent pas comme sur un ferry, d'autant plus que les places arrière manquent de maintien latéral.

Reste ce fameux Car Pilot dont j'ai parlé un peu plus tôt. Bien que le limiteur de vitesse puisse s'adapter en fonction de la lecture des panneaux, le Car Pilote laisse volontairement le conducteur s'occuper de ce paramètre. En maintenant la distance avec le véhicule qui précède et en restant bien au centre de la voie, le V90 n'attend que vos interventions pour suivre le bon itinéraire et changer de voie. En cas de ralentissement il ira jusqu'à l'arrêt et repartira dès que possible.

Traverser la Suisse ainsi devient très reposant. Même si je ne suis pas tout le temps à la vitesse maximum autorisée, ne m'occuper de rien si ce n'est indiquer ma présence en pesant légèrement sur le volant change mon expérience de conduite. Me voilà simplement détendu, sans énervement inutile, et les 300 kilomètres de trajet passent inaperçus.

Durant mon essai il y a quelques faux-positifs sur la détection des autres véhicules, causant parfois une alerte ou un freinage. Je dois parfois reprendre la main un instant pour corriger la situation, preuve que le système fonctionne mais qu'il reste perfectible. La consommation du V90 établit une moyenne à 7.1 litres pour 100 kilomètres en conduite mixte, avec plus de déplacement urbain elle monte à 8.2 litres et sur autoroute elle baisse jusqu'à atteindre 6.5 litres. Pour déplacer les 2'000 kg de la suédoise, ce sont des valeurs raisonnables.





## **Verdict**

Avec la berline S90 et le break V90, Volvo se mesure à des pointures allemandes du segment premium. Si les facultés dynamiques de la suspension peuvent paraître en retrait, elle n'en reste pas moins très confortable à rouler. La suédoise vous séduira par son esthétique sobre et élégante à l'extérieur, design et chic à l'intérieur.

Dans son comportement routier, seule la boîte automatique peu réactive laisse une ombre au tableau, tandis que le moteur sobre et volontaire brille par sa souplesse. L'équipement technologique de la voiture est aussi un plus en faveur de cette auto, aide à la conduite en tête. Le Car Pilote n'est pas parfait, mais il donne un aperçu de ce que pourrait être une conduite automatisée à l'avenir.

Reste l'habitabilité généreuse d'une cabine isolée du bruit du monde extérieur. Dans un cocon, on admire les paysages à travers le toit panoramique ou les grandes surfaces vitrées offrant une excellente visibilité. Pour voyager à quatre, les passagers arrière devront s'habituer au maintien latéral perfectible. Pour ce

qui est des bagages, le titre du plus gros volume de chargement a été sacrifié au design, mais c'est le prix à payer pour sérieusement prétendre au titre du break le plus élégant de la production actuelle.



### **Prix et options - Volvo V90 D5 AWD "Inscription"**

**Prix de base : CHF 71'000.-**

**Peinture métallisée Bright Silver : CHF 1'350.-**

**Jantes Inscription Silver/Diamond : CHF 2'000.-**

**Pack business : CHF 4'350.-**

(Navigation, système audio Bowers & Wilkins, aide au stationnement intelligente)

**Winter Pro Pack : CHF 2'650.-**

(Chauffage volant et sièges arrière, chauffage autonome)

**Winter Pack : CHF 400.-**

(Sièges avant chauffants, gicleur lave-glace chauffés)

**Versatility Pro Pack : CHF 1'350.-**

(Clé sans contact, dossier rabattable électriquement, système de fixation de sacs et prise 12V dans le coffre)

**Versatility Pack : CHF 640.-**

(Hayon électrique, cache bagage à rouleau)

**Light Pack : CHF 1'000.-**

(Rétroviseurs intérieur et extérieurs électrochrome, phares à LED actifs dans les virages, lave-phare)

**Vitrage acoustique pour les fenêtres latérales : CHF 950.-**

**Climatisation quadrizone automatique : CHF 750.-**

**Toit panoramique coulissant vitré : CHF 1'950.-**

**Vitres latérales arrières et lunette fumées : CHF 570.-**

**Stores pare-soleil pour vitres arrière (intégrés) : CHF 300.-**

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

**IntelliSafe-Surround : CHF 750.-**

**Caméra d'aide au stationnement avec Surround View 360° : CHF 1'150.-**

**CarPlay : CHF 380.-**

**Réception radio numérique DAB+ : CHF 480.-**

**Lecteur-CD intégré à la console centrale : CHF 130.-**

**Réglages des sièges étendus : CHF 450.-**

**Suspension pneumatique adaptative : CHF 2'200.-**

**Prix TOTAL : CHF 99'550.-**





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

Nos remerciements à Volvo Suisse SA pour le prêt de cette Volvo V90, ainsi qu'au garage Autobritt SA pour leur soutien logistique.



## **A lire aussi**

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 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



