

## Volvo XC90

Adult occupant rating ★★★★★ Pedestrian rating ★★★☆☆

Test Scores: Front 14 (88%) Side 18 (100%) Belt Reminder 2 Overall 34 Pedestrian 10 (28%)



# XC90 v8 - 4.4e Summum



### 4x4 de luxe

Prix du modèle testé : **68.300** euro  
Autonomie : **80** litres = **700** km  
Émission de CO<sub>2</sub> : **280** gr/km  
Couple maxi : **440** Nm à **3.900** tr/min  
Puissance maxi à : **5.850** tr/min  
Poids : **2.207** kg Cx : **0.35** SCx : **0,950**

Destiné en prime approche aux USA où le feulement rageur des V8 est monnaie courante, le XC90 V8 en rebuterait plus d'un en Belgique et en France. En Europe, les marchés luxembourgeois et suisse, par contre, s'adaptent aisément aux gros moteurs carburant à l'essence pour des véhicules familiaux aptes à faire de temps en temps une virée à l'orée des bois. Le tarmac reste le terrain de prédilection de ces mastodontes dont la carrosserie s'accommode mal aux branches erratiques provoquant de-ci de-là des griffures inélégantes. Puis la masse ne facilite pas la conduite en terrain boueux et spongieux. Certes, vous rencontrerez plus facilement le XC90 sur les autoroutes allemandes où il se sentira quelque peu bridé par sa vitesse maximale de 210 km/h.

Les familles fortunées trouvent aujourd'hui de nombreux modèles parmi lesquels le XC90 se réserve une place de choix grâce à une stratégie

rigoureuse en matière de sécurité et de qualité, tant pour les matériaux que pour leur mise en œuvre. Le XC90, quel que soit le moteur qu'il abrite, se positionne comme un gros break confortable, spacieux, capable de déplacer sept personnes sur tous types de routes. Ce ne sera pas la neige sur les pentes dégagées de Morzine qui l'arrêtera. Ni les orages de ces derniers jours non plus. À croire que les seules difficultés qui immobiliseraient le XC90 sont les bouchons sur les routes estivales.

C'est la sécurité chère à Volvo qui a induit les ingénieurs suédois, aidés par les Japonais de Yamaha, à créer un nouveau moteur de haut de gamme. Couplé à une transmission automatique à six rapports, le V8 est positionné, comme tous les moteurs chez Volvo, transversalement pour conserver les zones de déformation frontales. Sa compacité et sa légèreté sont dues, entre autres, à l'angle du V limité à soixante degrés et aux unités auxiliaires installées directement sur le moteur sans brides de fixation. Cette solution est certes plus complexe qu'une architecture à nonante degrés. Elle exige un arbre d'équilibrage du vilebrequin en rotation inverse pour annihiler les vibrations, d'autant que le matériau utilisé est l'aluminium.

La consommation et les rejets sont contrôlés, sans être ténus, grâce à une admission à distribution

variable et à quatre pots catalytiques. Ainsi conçu, ce moteur répond aisément aux normes de pollution Euro-IV et même Euro-V qui seront d'application en 2008, sans parler, bien entendu, des normes d'outre-Atlantique ULEV II. La vitesse du ralenti est étonnamment de 1.250 tr/min. Un réchauffement rapide du moteur et des pots catalytiques est actif lors des démarrages à froids alors qu'un mélange pauvre réduit les taux d'émissions polluantes.

La transmission est assurée par une nouvelle boîte Geartronic calculée en fonction du couple élevé. La sixième vitesse, surmultipliée, confère confort de conduite et besoins réduits en carburant. Comptez cependant dans les environs de 15 litres aux cent en usage mixte. Nous sommes parvenus, lors un parcours de près de deux mille kilomètres de routes, d'autoroutes, de montagnes et de villes, à atteindre une consommation quelque peu supérieure à onze litres aux cent. Cela au prix d'un respect drastique des limitations de vitesse et d'un pied droit à peine plus lourd qu'une plume de poussin nouveau-né. L'usage du cruise control (ou régulateur de vitesse) nous a considérablement secondés.

L'habitacle est étudié, évidemment, en pensant aux occupants. Principalement les enfants ! Comment



passer à côté de ce siège central à l'arrière dont l'assise peut se relever de quelques centimètres pour éviter le rajout d'un surhausseur ? Deux sièges supplémentaires sont rangés sous le sol en sixième et septième place. Faciles à dégager ou à éclipser ! Le volume intérieur fait penser à un monospace luxueux. Il reste que pour nos contrées, les versions diesel seront largement plus appréciées. Gageons que nous vous en reparlerons dans quelques semaines...

Enfin, le XC90 évite heureusement les artifices ostentatoires des baroudeurs : roue de secours extérieure, marche-pieds, etc. De même, la gamme courte fait défaut sur la transmission confirmant, si cela était encore nécessaire, que ces véhicules fréquentent le tarmac et non les zones de franchissement. Et sur les routes, le Volvo adopte un comportement routier exemplaire avec sept personnes à bord.