XC70 D5 BVA 6 vitesses - 185 cv

Les fondateurs de Volvo, Assar Gabrielsson et Gustaf Larson, ont émis un principe directeur limpide que toute personne qui travaille chez Volvo garde à cœur de respecter : la sécurité. Les concepteurs de Torslanda ont conjugué ce précepte dans toutes les acceptions du terme, sur tous les modèles qui sont sortis des lignes de fabrication suédoises. En ajoutant une autre ligne de conduite, celle de se démarquer des carrosseries empressées de suivre la mode. Au volant d'une XC70 ou d'une autre Volvo, vous démontrez votre caractère exclusif, hors du commun.

Le D5, common rail de cinq cylindres de deux litres quatre, a gagné, au fil des années, les quelques chevaux qui lui manquaient pour oser revendiquer un caractère sportif. Les exigences de la concurrence imposent en effet, pour satisfaire certains ego en évolution, de pouvoir manifester sur la route et en ville quelques instincts de compétition. Sur leur marché de prédilection qui est celui des États-Unis, les Volvo privilégient le confort et la souplesse. Les économies d'énergie et les faibles rejets toxiques furent également pris en considération pour cette évolution. Un couple généreux de quatre cents newton mètre sur une large plage, une nouvelle boîte automatique à six rapports, entre autres, font que le XC70, malgré les kilogrammes supplémentaires nécessaires pour assurer une sécurité digne de tous les éloges, s'est contenté d'une moyenne d'à peine plus de huit litres de diesel aux cent.

Un filtre à particules sans entretien complète la réduction des émissions nocives. Le convertisseur catalytique est placé à proximité immédiate du moteur pour accélérer son rendement lors des démarrages à froid. La pollution se mesure aussi lors de la fabrication d'un véhicule et Volvo en tient compte dès la conception de ses modèles. Ainsi, plus de quatre-vingt pour cent des composants de la voiture peuvent être recyclés. Le système de ventilation retient les pollens, particules de gaz d'échappement , la poussière grâce à un filtre d'habitacle. La qualité de l'air intérieur est analysée afin de minimiser le taux de monoxyde de carbone et certaines odeurs désagréables.

Ainsi que le XC90 testé il y a quelques semaines, le XC70 se comporte dans la majorité des situations comme une traction avant. Ce ne sera que dans des situations exceptionnelles que, en un instant grâce au système Haldex, la puissance sera partiellement dirigée vers les roues arrière pour assurer une meilleure tenue de route. Le châssis actif doté du système Four-C s'ajuste en permanence à l'état de la route en fonction de votre vitesse et de votre style de conduite. Vous pouvez opter entre le confort ou le caractère sportif selon votre envie. Au travers d'une série de capteurs relevant les informations sur le déplacement et le comportement du véhicule, l'analyse ajuste instantanément les amortisseurs à une cadence de cinq cycles par seconde.

En matière de sécurité, critère à la mode s'il en fut, les concepteurs de la XC70 ont placé le moteur transversalement pour accroître, lors d'un choc frontal, les zones de déformation. Une cage de sécurité protège les occupants grâce à des matériaux à résistance variable en fonction de leur situation. Les airbags se déclenchent en tenant compte de la force de l'impact. Situés dans les portes arrière, des blocs absorbent les tensions lors d'une collision latérale. Le système WHIPS, déjà décrit dans l'article sur la V70 2.4D de juillet 2002, prévient les éventuelles lésions en cas de heurt par l'arrière. Les ceintures de sécurité à prétensionneur complètent le tableau. En option, les deux sièges extérieurs à l'arrière peuvent être doté de rehausseurs intégrés pour les enfants. Les rétroviseurs extérieurs et les vitres latérales à l'avant sont couverts d'un revêtement hydrofuge indispensable en cas de pluie. Et en matière d'eau, nous avons été largement servi par une météo orageuse en ce début de mois de mai.

Le seul regret que nous puissions émettre concerne l'affichage du GPS. L'avancée des modèles proposés par la concurrence rendent le RTI (Road & Traffic Information) de Volvo quelque peu obsolète. Le passage d'un critère d'itinéraire à l'autre ou le changement d'échelle demandent leur lot de manipulations et il manque un affichage entre 5 et 25 km. L'utilisation de triangles pour signaler l'itinéraire est loin d'être efficace pour analyser rapidement les itinéraires en option. Cependant, le bilan de notre périple de près de deux mille kilomètres, à trois, est largement positif, tenant compte de cette permanente impression de confort et de sécurité à bord. Épinglons la large ouverture du hayon et le plancher plat qui nous a facilité la besogne lors de chaque étape.

Break

Prix du modèle testé :	**43.900** euro
Autonomie :	**68** litres = **820** km
Émission de CO_2 :	**219** gr/km
Couple maxi :	**400** Nm à **2.000** tr/min
Puissance maxi à :	**4.000** tr/min
Poids : **1.794** kg	Cx : **0.35** SCx : **0,830**