

Volvo

V70 2.4 D



Les breaks Volvo se croisent sur nos routes depuis des décennies. Grâce à ces modèles, principalement, Volvo s'est forgé une réputation de spécialiste incontesté de breaks de grande classe. Pour Volvo, le segment du marché des " V " est spécifique et justifie une stratégie autonome pour leur conception. Le V70 est original sur plusieurs aspects. Il se reconnaît sans aucune hésitation. Son gabarit tend vers l'idéal. Il est compact, rigide tout en restant léger, apte à supporter la charge. L'ensemble est équilibré et harmonieux. Il combine, en un encombrement minimal, un volume maximum.

Il y a un an, je vous présentais le V70 XC (Country Cross). Depuis, Volvo a développé (et quel succès) un moteur typique à la marque, sur base d'un dCi Common Rail. Ce moteur se décline en deux versions. La version D5 de 163 cv et la version 2.4D de 130 cv. Ce dernier équipait le modèle testé. Il a l'avantage de réduire la TMC à 867 euro sans modifier la TR de 733 euro. Adeptes des bas régimes, le 2.4D joue surtout la carte de l'agrément. L'insonorisation est efficace et les vibrations traditionnelles des diesels sont gommées. Les cinq cylindres chantent doux dans leur mélodie grave.

Cette douceur de fonctionnement élimine les à-coups lorsqu'on appuie brutalement sur l'accélérateur. Elle incite également à une conduite coulée et anticipative qui a des répercussions intéressantes sur la consommation. La boîte automatique me semble être le meilleur choix qui ne grèverait pas la consommation. Avec la boîte manuelle cinq vitesses, bien étagées, nous avons parcouru plus de trois mille kilomètres à une moyenne de 6.5 litres au cent, sans lésiner sur l'usage de l'airco et en "cruisant" à 140 km/h sur les autoroutes françaises. Les trajets urbains représentaient 10 % de l'itinéraire. Les 70 litres du réservoir assurent donc aisément une autonomie de 800 à 1000 kilomètres. L'environnement y gagne !

Le V70 dispense un confort remarquable. L'ambiance est cossue et le niveau de finition idéal. La direction est un peu lâche en vitesse de croisière et l'habitabilité aux places arrière manque de quelques centimètres pour les adultes. Le système GPS (RTI Volvo System) est remarquable de précision et le logiciel qui le pilote est étonnant de facilité d'utilisation. Le DVD couvre l'Europe entière avec un niveau de précision optimal pour le Benelux. Toujours un bémol pour l'ergonomie des commandes au volant. Une télécommande permet au passager d'introduire également les données.



Il est impossible de parler de Volvo sans mettre en évidence la sécurité. Les ingénieurs concepteurs la manifestent dans tous leurs choix. Les nombreux dispositifs de sécurité (ABS, STC, WHIPS, SIPS, airbags) sont des compléments à un leitmotiv qui assurent aux passagers un sentiment de tranquillité et de détente. Le châssis du V70 est rigide et robuste malgré le hayon arrière vertical. Pour y arriver, les panneaux de carrosserie ont été collés afin de garantir des liaisons ininterrompues favorisant la résistance globale à la torsion.

Le V70 est élégant. Il séduit. Avec ce moteur cinq cylindres, vous disposez, pour 29.400 euro (TMC = 867 et TR = 733 euro) d'une belle réponse aux breaks allemands. Les choses se jouent dans la "Cours des Grands". Les délais de livraison sont courts en comparaison de certains autres constructeurs. Pour Volvo, il s'agit aussi de séduire la clientèle avec un service qui précède les circonstances. En envisageant les situations rencontrées par le client (lors des entretiens, d'un éventuel accident...), Volvo confirme son image de marque de qualité et de sérieux.

Votre regard s'est porté sur les produits suédois. Que ce soit les breaks (V40 et V70) ou les Sedans (S40, S60 et S80), je pressens que les concurrents auront fort à faire...



- Le WHIPS (Whiplash Protection System) permet au siège de soutenir le corps et la tête de l'occupant en cas de collision par l'arrière. L'équipement de série comprend aussi les rideaux gonflables IC (Inflatable Curtain). L'airbag à action différenciée optimise l'interaction entre la ceinture de sécurité et l'airbag. Un capteur détermine la puissance du choc et adapte ainsi la pression de gonflage de l'airbag, tout en coordonnant ce dernier avec l'activation de la ceinture de sécurité.

- De série, la voiture est équipée d'un filtre qui élimine les particules de suie et de pollen de l'air pénétrant dans l'habitacle.

- Le PremAir® est un revêtement équipant le radiateur qui convertit l'ozone en oxygène lorsque l'air passe au travers de ce filtre.