

VOLVO XC70 2008



La populaire Volvo XC70 fait peau neuve cette année. Elle repose sur la plateforme de la plus récente S80 tout en partageant avec elle le six cylindres de 3,2 litres et la boîte automatique à six vitesses. La nouvelle XC70 est plus longue (10,5 cm), plus haute (4,2 cm) avec un empattement plus long (5,2 cm). Cela lui permet d'offrir une plus grande capacité de chargement lorsque le dossier de la banquette arrière est rabattu.

Habitacle et coffre

Malgré une ouverture un brin étroite des portes, il est assez facile de prendre place dans cette voiture. Les sièges avant s'avèrent très, très confortables, même pour les personnes costaudes. On se sent bien supporté dans toutes les directions et il n'y a que la roulette pour le support lombaire qui s'attire le mécontentement parce qu'elle est difficile d'accès, coincée entre le côté du dossier et l'arrière de la console centrale. Du côté droit, les personnes de grande taille doivent composer avec un espace un peu limité pour leur jambe droite, à moins de placer les deux jambes vers la gauche. Le dossier du siège du passager peut être rabattu à plat sur le coussin.

À l'arrière, la banquette peut recevoir seulement deux adultes à cause de la forme sculptée du dossier et du coussin ainsi que du tunnel de l'arbre de transmission. Mais les personnes assises à cet endroit s'y sentiront à l'aise pour de longs périples, à condition de ne pas être trop grandes parce que le dégagement pour les jambes est un peu limité malgré l'accroissement de l'empattement. Le dossier est divisé en trois sections, et contrairement à celui de la génération précédente, on peut rabattre la section centrale seulement alors qu'avant elle ne pouvait être rabattue qu'avec celle de droite. Par ailleurs, le dossier se rabat sur le coussin et cela crée un espace, derrière les sièges avant, dans lequel un animal peut tomber.

L'espace de chargement est spacieux et facile d'accès. Le hayon ouvre grand et seules les personnes de très grande taille devront se méfier du rebord du hayon.

Commodités et sécurité

L'habitacle est très bien fini avec des matériaux de très bonne qualité. L'insonorisation est bien réussie. Il y a plusieurs espaces de rangement et leur capacité totale est assez bonne.

Les instruments et la plupart des commandes sont très bien disposés et le soir, toutes les commandes ainsi que le coffre à gants sont éclairés. Les leviers de chaque côté du volant sont tellement proches de ce dernier qu'on peut les accrocher facilement, surtout si on porte des gants. Le système de chauffage est très rapide et efficace.

Deux irritants à souligner. Premièrement, il n'y a pas de jauge de température du moteur, même pas un petit symbole bleu pour indiquer que le moteur est en période de réchauffement. Deuxièmement, c'est le conducteur qui devrait décider quand les lave-phares doivent s'exécuter, plutôt que la programmation de la voiture – qui les fait fonctionner trop souvent, dépensant inutilement du lave-glace.

Il va sans dire qu'au chapitre de la sécurité, la XC70 est pratiquement sans faille. Les exceptions : des appuis-tête arrière qui ne montent pas assez haut pour les personnes de grande taille et des angles morts créés par les piliers D. Ces angles sont surtout gênants en marche arrière. Les phares sont puissants.

Moteur et transmission

Le six cylindres en ligne de 3,2 litres remplace le cinq cylindres turbo de la génération précédente. Il développe 235 chevaux et 236 livres de couple qui permettent à la XC70 de se déplacer avec une belle aisance. Les accélérations et les reprises sont vives et linéaires. L'accélérateur manque un peu de progressivité lorsqu'on le sollicite après l'avoir complètement relâché. Le moteur répond à la norme ULEV II (Ultra Low Emissions Vehicle II).

La boîte automatique à six vitesses se montre extrêmement douce en tout temps. Elle possède des rapports bien étagés et en mode manuel les changements sont assez rapides. On peut partir en deuxième et même en troisième vitesses. Le système de quatre roues motrices envoie 95 % du couple aux roues avant et 5 % à l'arrière en conduite normale sur une chaussée sèche. Dès que les roues avant patinent, le système peut transmettre 100 % du couple aux roues arrière. Dans la très grande majorité des situations, cette façon de fonctionner est amplement suffisante et c'est à peine si le conducteur se rendra compte que le système s'active.

Comportement routier

Chapeau aux ingénieurs pour avoir conçu une suspension qui marie aussi bien la souplesse et la fermeté. Et à ces deux ingrédients s'ajoute un troisième, qui est la robustesse. En effet, il est possible de rouler assez rapidement sur une route sérieusement bosselée sans qu'on ait l'impression que la voiture est en train de tordre sous l'effort et de tomber en morceaux. Il faut dire que le débattement assez généreux de la suspension contribue également à l'absorption élégante et solide des inégalités. En virage, la voiture s'agrippe bien à la chaussée pour procurer une très bonne tenue de route. Notre voiture d'essai était dotée du système 4C qui permet de régler les amortisseurs en mode *Comfort*, *Sport* ou *Advance*. Entre les deux premiers modes, la différence est subtile, tandis qu'avec le dernier, la suspension devient plus ferme, ce qui diminue un peu le confort et améliore la tenue de route mais encore là d'une façon assez discrète. On entend des bruits de suspension à l'occasion.

Même chose pour la servodirection, qui propose trois niveaux d'assistance entre lesquels il n'est pas évident de percevoir les différences. Elle se montre stable, précise et assez rapide. Dommage qu'elle ne procure à peu près pas de sensations de la route. Le rayon de braquage est assez court. Les freins, quant à eux, s'exécutent avec puissance et douceur. De plus, ils résistent bien à l'évanouissement après quelques arrêts d'urgence effectués à haute vitesse.

Inspection

Un examen dans un centre de vérification technique de CAA-Québec nous apprend que la XC70 repose sur une structure très robuste. Pour protéger le dessous, il y a de l'antirouille mais pas partout. Le contenant de lave-glace est placé du côté avant gauche dans le compartiment moteur. Cela est décevant de la part d'un constructeur qui se soucie de la sécurité, puisque cet emplacement rend peu sécuritaire le remplissage du réservoir lorsque la voiture est arrêtée sur le bord de la route. C'est une chaîne qui entraîne les arbres à cames.

Conclusion

La nouvelle XC70 a gagné en raffinement grâce, entre autres, à son groupe motopropulseur. De plus, elle réussit à associer avec brio confort et robustesse. En effet, cette Volvo peut s'aventurer dans des sentiers que certains VUS ne savent maîtriser. Tous les ingrédients sont donc toujours au rendez-vous pour permettre à cette Volvo de demeurer populaire chez les amateurs de la marque.

POUR : polyvalence, comportement routier, rendement du groupe motopropulseur, confort, freins puissants, construction solide.

CONTRE : consommation d'essence, molette du support lombaire mal placée, quatre places seulement, leviers trop près du volant, pas de jauge de température du moteur, fonctionnement des lave-phares à revoir.

VOLVO XC70 2008

Moteur : 6 cyl., 3,2 litres, 24 soupapes

Puissance : 235 ch à 6 200 tr/min

Couple : 236 lb-pi à 3 200 tr/min

Transmission : automatique 6 vitesses

Suspension: indépendante/indépendante

Freins : disques/disques

Empattement : 281,5 cm

Longueur : 483,8 cm

Largeur : 186,1 cm (211,9 cm avec les miroirs)

Hauteur : 160,4 cm

Poids : 1 856 kg

Pneus : 215/65R16; 235/55R17; P235/60R18

Capacité maximale de remorquage : 1 500 kg

Coussins gonflables : standards plus deux latéraux et deux rideaux gonflables

Consommation de carburant

Selon Ressources naturelles Canada :

Ville : 14,4 L/100 km (20 mi/gal)

Route : 9,2 L/100 km (31 mi/gal)

Pendant l'essai :

13,5 L/100 km (21 mi/gal)

Température : - 12 °C à - 2 °C

Capacité du réservoir : 70 litres

Type de carburant : essence super

Accélération :

0-100 km/h : 7,9 secondes

60-100 km/h : 6 secondes

Concurrents : Audi A6 Avant, BMW 535 xi Touring, Lincoln MKX, Mazda CX-9, Lexus RX 350, Subaru Outback H6 et Tribeca, Volkswagen Passat 4Motion

Garanties :

- Véhicule complet : 4 ans/80 000 km
- Groupe motopropulseur : 4 ans/80 000 km
- Rouille de surface : 1 an/km illimité
- Perforation : 12 ans/km illimité
- Antipollution : 4 ans/80 000 km sur tout. 8 ans/130 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande électronique, le dispositif de diagnostic de bord.

Prix de pièces d'origine

- Pare-chocs arrière : 556 \$
- Disque de freins avant : 104 \$
- Plaquettes de freins : 121 \$
- Silencieux : 362 \$ (chacun)
- Aile avant : 326 \$

Coût moyen de la prime d'assurance, à Québec, avec valeur à neuf pour une femme ou un homme de 30 à 40 ans ayant un excellent dossier : 1 033 \$ à 1 213 \$

Prix des différentes versions : 46 495 \$

Principales options :

- Groupes d'options : 1 950 \$ à 2 850 \$
- Chaîne audio de qualité supérieure : 1 500 \$
- Toit ouvrant : 1 500 \$
- Coussins rehausseurs intégrés : 500 \$

Prix du véhicule essayé : 53 795 \$

Frais de transport/préparation : 1 615 \$

Nombre de concessionnaires : Québec : 13 Canada : 56