



## XC90 D5 Summum - 185 cv



Au fil des années, Volvo a développé sa réputation sur la sécurité. Tant celle de ses passagers que celle des usagers de la route. Les enfants sont systématiquement pris en considération dans les réflexions des concepteurs de Torslanda. Les piétons ont également été l'objet des analyses des créateurs scandinaves. La XC90, c'est cependant, tout autant que les autres Volvo, plus que simplement de la sécurité. Le constructeur suédois est aussi parvenu à développer une image de marque et une ligne exclusive qui font reconnaître une Volvo de loin, sans toujours pouvoir distinguer les modèles entre eux.

Le D5, diesel cinq cylindres de deux litres quatre, est né en 2002 (avec la S60 et la S80). Les années ont apporté à ce bloc-classe en aluminium les raffinements qui le rendent compétitif par rapport à ses concurrents. Sans oublier que dans ses productions de haut de gamme, Volvo favorise le confort et la souplesse. La dernière mouture que l'on trouve sur le XC90 a gagné quelque vingt chevaux et surtout soixante newtons-mètres de couple pour assurer une aisance qui lui faisait défaut.

Les ingénieurs suédois privilégient en même temps les économies d'énergie dans leurs calculs. Étonnamment, le XC90 s'est contenté d'une moyenne, que l'on peut citer en exemple pour un gros SUV, de dix litres de diesel aux cent, malgré les deux mille six cents kilogrammes qu'il devait déplacer, quatre adultes et leurs bagages, sur des routes mouillées et enneigées. La tendance écologique développée, entre autres, par les

constructeurs de 4x4 de luxe fait partie des prérogatives de Volvo : un filtre à particules les élimine efficacement.

Avec une masse à vide de deux tonnes cent, le XC90 n'est certes pas le meilleur compagnon en tout terrain. Il aura dans ce cas besoin d'appuis solides, d'autant que les bandages du véhicule testé étaient les traditionnels pneus d'été en Belgique. En Suisse, ils ont imposé un pilotage circonspect sur les routes encore enneigées. Les nombreuses aides à la conduite donnent des résultats exceptionnels en accélération. Au freinage, les lois de la physique restent cependant incontournables et la modération était de mise. Dans les descentes, par exemple, nous avons pu regretter que la vitesse commandée à la boîte Geartronic ne restât pas enclenchée et passât systématiquement au rapport supérieur. Rendant délicate l'utilisation naturelle du frein moteur.

Sur route sèche, en ligne droite, le XC90 se comporte comme une traction. Lors d'une accélération, d'un virage, en quelques centièmes de seconde (nous parlons d'une fraction de tour de roue), la puissance du moteur est automatiquement répartie sur les deux essieux en fonction des besoins. De même, lorsqu'une des roues avant commence à patiner, par exemple en passant sur une plaque de verglas, c'est la roue opposée sur l'axe qui prend le relais. En cas de traction de remorque, les quatre pneumatiques sont sollicités pour transmettre le couple à la route. Ces opérations sont commandées électroniquement sans aucune intervention de la part du

conducteur. Évidemment, le système a ses limites. Cependant, si pour l'une ou l'autre raison, vous étiez pris au piège d'une congère, le matériel de secours est disponible dans le coffre.

À l'intérieur, de nuit, le confort est magique. Le véhicule mis à disposition pour le test offrait l'option des sept places. La troisième rangée et le siège central arrière seront idéalement réservés aux enfants. De grands gabarits s'en contenteraient pour de courts trajets. Les commandes au tableau de bord sont parfaitement situées et l'on pourrait regretter que les témoins de fonctionnement soient imperceptibles lorsque la luminosité ambiante est importante tout comme les écrans du système audio et du GPS sont pratiquement illisibles sur une route ensoleillée.

La technologie BLIS comble les angles morts que les rétroviseurs réservent inmanquablement vers l'arrière. Deux caméras sous les rétros extérieurs alimentent deux loupiottes qui préviennent le conducteur de la présence d'un véhicule sur une bande voisine. Ce système facilite, entre autres, les dépassements et les réinsertions dans la file de droite.

### 4x4 de luxe - 7 places

Prix du modèle testé :	<b>57.720</b> euro
Autonomie :	68 litres = 680 km
Émission de CO <sub>2</sub> :	274 gr/km
Couple maxi :	400 Nm à 2.000 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids : 2.133 kg Cx : 0.35 SCx :	<b>0,950</b>