Essai – Volvo XC40 Recharge P8 Twin eAWD : Un petit SUV nordique 100% électrique

C'est le premier petit SUV totalement électrique de Volvo et l'objectif est ambitieux avec des caractéristiques intéressantes. Membre du groupe chinois Geely depuis 2010, voyons comment le constructeur suédois tente de se faire une place sur le marché des véhicules électriques.



- Deux moteurs électriques
- 300 kW (408 ch)
- 660 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.9 sec.
- Poids : 2'188 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'425 x 1'863 x 1'652
- Conso. mesurée : 23.5 kWh/100km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 59'500.-, mod. essayé: CHF 66'850.-

Texte et photos : Tony da Silva

Volvo est comme tous les constructeurs : il ne veut pas manquer la mobilité électrique. Ce « petit » SUV est là pour le prouver et la voiture commence sa commercialisation sous les meilleurs auspices grâce à des équipements de premiers plans.



A l'extérieur

Les fans de Volvo ne seront pas déçus. Au premier coup d'œil, le patronyme de la marque et son style sont immédiatement reconnaissables. A l'exception du badge, la seule chose qui trahit ce modèle électrique c'est cette calandre sans percement ou aération.

Pour le reste, l'équipe du design a opté pour un style assez nerveux et la signature visuelle du XC40 est parfaitement alignée avec son équivalent thermique.

La voiture bénéficie d'une forte présence grâce aux options suivantes : jantes de 20 pouces (CHF 700.-) et une couleur métallique baptisée « Fusion Red » (CHF 950.-). La toiture noire avec un prolongement sur un béquet au-dessus du hayon confère également un style dynamique et sportif à ce SUV de pratiquement 4.5 mètres.

Sans être révolutionnaire ou même innovant, Volvo propose une continuité à sa gamme XC40 sans véritablement distinguer le modèle du reste de la gamme et comme toujours, je trouve ça un peu dommage car ça manque d'originalité à mon goût.








A l'intérieur

Si vous trouviez les modèles Volvo un peu fade à l'intérieur ou, au contraire, très reposants avec ce côté « Feng Shui » à la suédoise, cette version purement électrique ne vous décevra pas.

La planche de bord perd encore quelques boutons et, en position centrale, c'est un écran de 9 pouces qui est placé en mode vertical. Au-dessous, quelques boutons primordiaux comme le signal de détresse ou le système de dégivrage avant et arrière mais c'est tout. C'est très épuré, à l'exception du volant qui ne regroupe pas moins d'une quinzaine de boutons.

Derrière le volant, c'est un autre écran qui permet de visualiser la vitesse et la « consommation » instantanée. Si je ne trouve rien à redire à la qualité de l'écran, je déplore qu'il soit extrêmement pauvre en informations. En effet, impossible de connaître la consommation ou régénération instantanée de la voiture, alors qu'il est possible d'afficher la carte entre les deux compteurs. C'est un peu frustrant de ne pas avoir accès à ces informations de manière simple dans un véhicule électrique.

L'agencement et le confort sont bons avec une mention spéciale pour les sièges que je trouve à la fois confortables et agréables au toucher. Volvo ayant renoncé au cuir, c'est un bon point pour les sièges nappés d'un simili cuir ainsi que de l'alcantara.

Enfin, le coffre arrière d'une capacité de 452 litres (1'328 litres avec sièges rabattus) est accessible sur toute sa hauteur et largeur grâce au hayon qui épouse à la perfection l'espace de chargement. Par contre, le petit coffre de 31 litres placé sous le capot avant est accessible via une seconde trappe. Pas pratique à atteindre si on a les mains chargées.



Sous le capot

Comme presque tout le monde, Volvo a opté pour un moteur électrique pour l'axe avant et un pour l'axe arrière. D'une puissance de 204 ch chacun, ils totalisent 408 ch avec un couple de 660 Nm et chaque moteur entraîne l'axe avant et l'axe arrière (quatre roues motrices).

Rattachés à « une » batterie d'une capacité totale de 78 kWh, le constructeur revendique une autonomie de 400 km en WLTP.

A l'usage, je trouve le frein électrique extrêmement fort et il ne peut pas être réglé au niveau de l'intensité, c'est ON/OFF. Un peu violent au début, il demande

une petite phase d'apprentissage et un pied très léger sur l'accélérateur pour ne pas rendre malade les passagers.

Au final, ma consommation s'arrête à 23.5 kWh/100 km… c'est sans surprise en-dessous des 400 km déclarés par la marque. Autre point important, la voiture est livrée sans câble et transformateur pour prise T12 de 220V ce qui me semble aberrant, car même si c'est très lent, une nuit permet tout de même de recharger la batterie de 15 ou 20 kWh. Ce n'est pas négligeable pour un geste qui prend 5 secondes montre en main.





Au volant

Premier élément que je remarque en montant à bord, c'est que la clé « active » le véhicule dès que je m'assieds dans le siège. Je ne dois pas appuyer sur un bouton ou déclencher quelque chose et c'est une (petite) étape de plus vers l'automatisation des interactions entre la voiture et le conducteur. En gros, il faut appuyer sur le frein, insérer la position D via le levier de vitesse, relâcher la pédale de frein… et c'est parti.

La position de conduite est très agréable et l'écran derrière le volant donne les informations de base : vitesse, autonomie restante (en pourcent), température de l'air et un cadran qui affiche la consommation/régénération instantanée sans pour autant préciser de combien. C'est un peu frustrant et peut être que le constructeur mettra à jour cet élément via ses futures mises à jour. Car, comme tous ses concurrents, Volvo pourra procéder à des mises à jour Over The Air et il y en a déjà eu cinq depuis le début de l'année.

Je tente l'application Volvo sur mon iPhone mais ça n'est pas possible lors de cet essai car il faut avoir les deux clés dans le véhicule pour pouvoir « matcher » l'application et la voiture (on ne reçoit pas deux clés quand on teste un véhicule). Un peu frustrant et il faut s'habituer au système embarqué de la voiture qui est un OS Android… visuellement, ce n'est pas toujours une réussite.

Mais je m'égare et il est temps de partager mes impressions de conduite, et elles sont bonnes. Une fois maîtrisée la gestion de la pédale d'accélérateur, la voiture se déplace dans un grand confort, y compris au niveau auditif. En effet, au-delà d'un moteur qui ne produit pas de bruit, à 120 km/h, je suis très surpris par le volume sonore car la voiture se montre très silencieuse. Un réel plus lors de grands voyages ou quand on reste bloqué dans le trafic.

Au niveau du comportement routier, rien à redire non plus, et pour cause : avec 408 ch, notre SUV se montre puissant, rapide et très réactif grâce à son énorme couple de 660 Nm disponible immédiatement. A noter que, malgré un poids conséquent (2'188 kg), la réactivité est immédiate et se montre très linéaire. Sur le plan du freinage, et comme mentionné, le « frein moteur » est lui aussi important et, si besoin, les « vrais » frein répondent présents mais franchement, je ne les utilise pas souvent.

Enfin, la tenue de route est bonne et les sièges offrent un maintient satisfaisant, y compris au niveau latéral. Les aides à la conduite sont nombreuses et je trouve le système d'assistance dans le trafic assez doux vis-à-vis des changements de vitesse du véhicule qui me précède. Pour la partie audio et son système Harman/Kardon de 13 haut-parleurs d'une puissance de 600 watts, je trouve le spectre sonore satisfaisant avec un bémol sur la partie médiante.










Verdict

Volvo est fidèle à son image et à son passé en offrant un ensemble très sobre, richement équipé dans cette version premium et de bonne facture. L'arrivée de ce modèle tout électrique place la marque dans une excellente position pour aborder cette nouvelle génération de véhicules alimentés par l'électricité uniquement. Globalement, ce XC40 Recharge se montre conforme à mes attentes avec une bonne dynamique et des assistances en pagaille.

Il faut dire qu'il y a encore 2 ou 3 ans, l'offre sur le marché se résumait à un constructeur, mais aujourd'hui, pratiquement toutes les marques offrent au moins un véhicule 100% électrique et stratégiquement, c'est important pour les aficionados d'un constructeur automobile. En effet, au moment de choisir un nouveau modèle, c'est possible de rester chez le même constructeur et opter pour une voiture qui répondra positivement aux nouvelles législations ou au zèle de certaines villes. Volvo a certainement réussi cet exercice et le XC40 Recharge répond positivement aux attentes des clients à la recherche d'un petit SUV 100% électrique.

Enfin, et c'est un autre débat, cette demande additionnelle en électricité devra être résolue car aujourd'hui, à l'échelle nationale, le système de production d'électricité est plus ou moins à son maximum. Au niveau national et d'un point de vue énergétique, la consommation de carburants est équivalente à ce qui est consommé au niveau électrique. En d'autres mots, il faudra donc aborder cette question avant qu'il ne soit trop tard car, pour rappel, la Suisse renouvelle son parc automobile tous les 10 ans. Or, il faut plus de temps pour définir une stratégie énergétique et, surtout, la réaliser car, à consommation égale, c'est théoriquement le double de l'électricité qui sera nécessaire d'ici 10 ans.








<u>Prix et options – Volvo XC40 Recharge P8 Twin eAWD Pure Electric</u>

Prix de base : CHF 59’500.-

Peinture métallisée « Fusion Red » : CHF 950.-

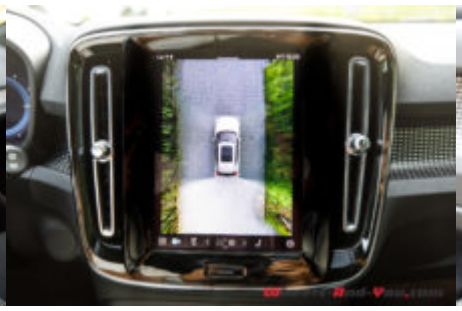
Finition intérieure supérieure : CHF 1’380.-

Vitres latérales portes arrière, coffre et lunette fumées : CHF 420.-

Jantes 20″ Sport finition Diamond : CHF 700.-

Pack Pro : CHF 3’880.-

<u>Prix TOTAL : CHF 66’850.-</u>


Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Volvo Suisse SA pour le prêt de ce Volvo XC40 Recharge P8

Twin eAWD, ainsi qu'au garage Emil Frey Crissier pour leur soutien logistique.












A lire aussi

Essai – Volvo V60 T8 Polestar Engineered : Polyvalence et performance

Essai – Volvo V60 D4 FWD : Une seconde génération qui prend du grade

Essai – Volvo XC40 D4 AWD : Un fun venu du Nord

Essai – Volvo XC60 T6 AWD : Elégance et confort à la scandinave

Essai – Volvo V90 : Break de concours d'élégance

Essai – Volvo S60 Cross Country : A mi-chemin entre limousine et SUV

Essai – Volvo XC90 T8 AWD : Le Roi du Nord

Essai – Volvo V60 Polestar : L'étoile du nord !

Essai – Volvo S60 T6 AWD : Une Suédoise au sang chaud !

Essai – Volvo V40 Cross Country T4 AWD : L’alternative scandinave

Essai – Volvo V60 D3 : le Déménageur Devenu Dandy

Présentation – Volvo C40 Recharge

Nouveauté – Volvo XC40 “Recharge”

Nouveauté – Volvo V60 Cross Country

Nouveauté – Volvo S60

Nouveauté – Volvo V60

Nouveauté – Volvo XC40

Présentation – Volvo V90 Cross Country

Présentation – Volvo V40

Nouveauté – Volvo V90

Présentation – Volvo S90

Nouveauté – Volvo S60 Cross Country

Evénement – Inauguration du nouveau garage Grimm

Nouveauté – Volvo V60 Cross Country

Nouveauté – Volvo XC90 R-Design

Nouveauté – Volvo XC90

Nouveauté – Volvo S60, V60 et XC60 R-Design

Présentation – Volvo V40 Cross Country

Genève 2012 – Volvo V40

Nouveauté – Volvo V40

Evénement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 – Volvo V60 Plug-in Hybrid

