

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

La gamme S60/V60 on connaît bien chez Wheels And You puisque nous avons eu l'occasion de vous proposer bon nombre d'essais. En attendant un prochain renouvellement, vraisemblablement après le futur XC60, nous découvrons aujourd'hui un modèle atypique, la S60 Cross Country.



- 4 cylindres, diesel, 2'400 cm³
- 190 ch à 4'000 t/min
- 420 Nm de 1'500 à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.8 sec.
- Poids : 1'776 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'638 x 1'899 x 1'539
- Conso. mesurée : 7.5 l/100 km
- Emissions CO₂ : 149 g/km (D)
- dès CHF 55'850.-, mod. essayé: CHF 71'700.-

Le constructeur suédois « se lâche » depuis qu'il a quitté le giron Ford pour devenir Chinois, repris en effet par l'industriel Geely en 2010. Durant ces six dernières années, on aurait pu s'attendre à moins de nouveauté, même peut-être une baisse de qualité. Il n'en est rien. Les nouveaux modèles s'enchaînent et nous surprennent, le plus souvent en bien, comme mon collègue l'avait constaté lors de notre récent essai du XC90.

Voici donc aujourd'hui une S60 revisitée en version 4×4 : La Cross Country. On a plus souvent l'habitude de la voir en break, mais nous avons été curieux de cette déclinaison berline. Je vous invite à bord et voyons ensemble ce qu'elle vaut.



A l'extérieur

Vous prenez une S60, vous la remontez de 6,5cm, et vous avez presque un XC60, mais pas tout à fait. Vous êtes entre les deux. Ce côté "hybride" plait ou pas.

De l'avant, pas de souci, elle fait l'unanimité, surtout dans sa livrée blanc métal nacré. Sa calandre distinctive indique au premier regard qu'il s'agit d'une Volvo. De l'arrière, il y aura ceux pour qui une Volvo sera toujours un break et il y a ceux qui, plus ouverts, accepteront cette ligne avec un coffre. Cet arrière trapu reste tout de même très "carré", très Volvo. Le diffuseur relevé donne l'impression d'un arrière encore plus haut qu'il ne l'est. De profil, la voiture semble plonger.

Cet étrange mélange des genres interpelle. J'avoue ne pas apprécier de suite. Mais après quelques jours passés à l'observer, je me surprends à bien l'aimer. C'est un produit niche sur notre marché. Volvo nous le propose sans vraiment avoir beaucoup à déboursier car il reprend la plupart de ses éléments au sein du groupe. C'est bien, car cela montre que la marque ne laisse rien entre les segments et qu'elle souhaite être présente partout.

Pour en finir avec la ligne, de belles jantes de 19 pouces accessoirisent à merveille l'ensemble.



A l'intérieur

Celui qui a déjà eu une Volvo sera en terrain conquis. Dans cette finition « Summum », il n'y a rien à redire. Assemblages et matériaux sont de qualité et l'ergonomie est bien pensée. J'adore le rétro central assez grand, mais surtout sans montant. C'est un détail certes, mais je tenais à en saluer l'originalité du style.

A l'inverse, l'utilisation du GPS n'est pas des plus aisée en terme de rapidité et la fonction vocale n'est ni très agréable ni très exploitable. En effet, dès que vous lui demandez une destination un peu spéciale, elle vous propose une autre ville. De quoi vous faire vite perdre patience. Par ailleurs, l'écran n'est toujours pas tactile et d'un format petit par rapport à ce qui se fait actuellement chez la concurrence. Toutefois, il est très bien intégré. La version tactile est prévue pour "demain" et sera utilisable avec des gants.

Les sièges sport, ici en cuir bi-ton gris/noir, sont d'un confort remarquable et maintiennent parfaitement en appui de virage. Ils sont, pour moi, dans les meilleurs du marché. En revanche, le gris a tendance à se salir plus rapidement. Je recommande donc de les choisir en noir intégral. Le design du levier de vitesse est très ergonomique.

Equipée du pack Intellisafe Pro, elle dispose de l'ACC (régulateur adaptatif de vitesse et de distance avec freinage d'urgence). Ce système est, pour une fois, réglé très finement et donc ne freine pas brusquement au dernier moment quand il arrive sur l'obstacle, même calibré sur la distance de sécurité mini. Il y a aussi le BLIS (Blindspot Information System) et le DAS (Driver Alert-System) qui prend en compte le temps passé au volant et la manière dont vous vous comportez. Des petits louvoiements, et hop, l'alerte retentit.

Ici point de hayon. Il faut utiliser la voiture comme on le faisait il y a quarante ans, avec un coffre. Ce dernier, pas si volumineux (380 litres), bénéficie néanmoins du fait que la banquette arrière se replie, offrant ainsi un passage pour le transport d'éventuelles longues marchandises.



Sous le capot

Pour notre essai, nous avons hérité de la version diesel. Le moteur D4, mais ce n'est pas le 2 litres, est un 2.4 qui délivre également 190 ch pour un couple légèrement supérieur, 420 Nm au lieu des 400 Nm, car nous avons ici la version intégrale.

Couplé à une boîte 6 vitesses automatique, ce moteur, quoiqu'un peu bruyant dans les premiers rapports, est parfait pour cette voiture. Son couple est à son apogée entre 1'750 et 3'000 t/min et sa puissance à 4'000 t/min. Pourtant, si on le pousse jusqu'à 5'000 t/min, on a l'impression qu'il ne peine toujours pas et que les courbes respectives puissance/couple ne baissent pas. En mode normal, il va bien. En mode S, il est vraiment rageur au point d'aller presque jusqu'au rupteur tant il en redemande sans s'essouffler. Les montées sont franches et comme la voiture est bien aseptisée, c'est en voyant le tachymètre que l'on se dit qu'il est plus que temps de relâcher les gaz si on ne veut pas finir en prison.

En terme de consommation, j'ai mesuré une moyenne de 7.5 l/100km tout au long de mon périple au volant de cette S60 Cross Country.



Au volant

L'avantage avec ce type de véhicule c'est qu'on y pénètre sans monter ni descendre, on est de suite à la bonne hauteur. Les instruments de bord sont bien placés et, une fois les marques prises, on se sent vite comme chez soi.

Contact poussoir et le diesel un peu bruyant à froid se lance. Départ en ville. La voiture est très maniable et son volume ne pose aucun souci. Le pied léger sur les gaz, j'évolue en douceur.

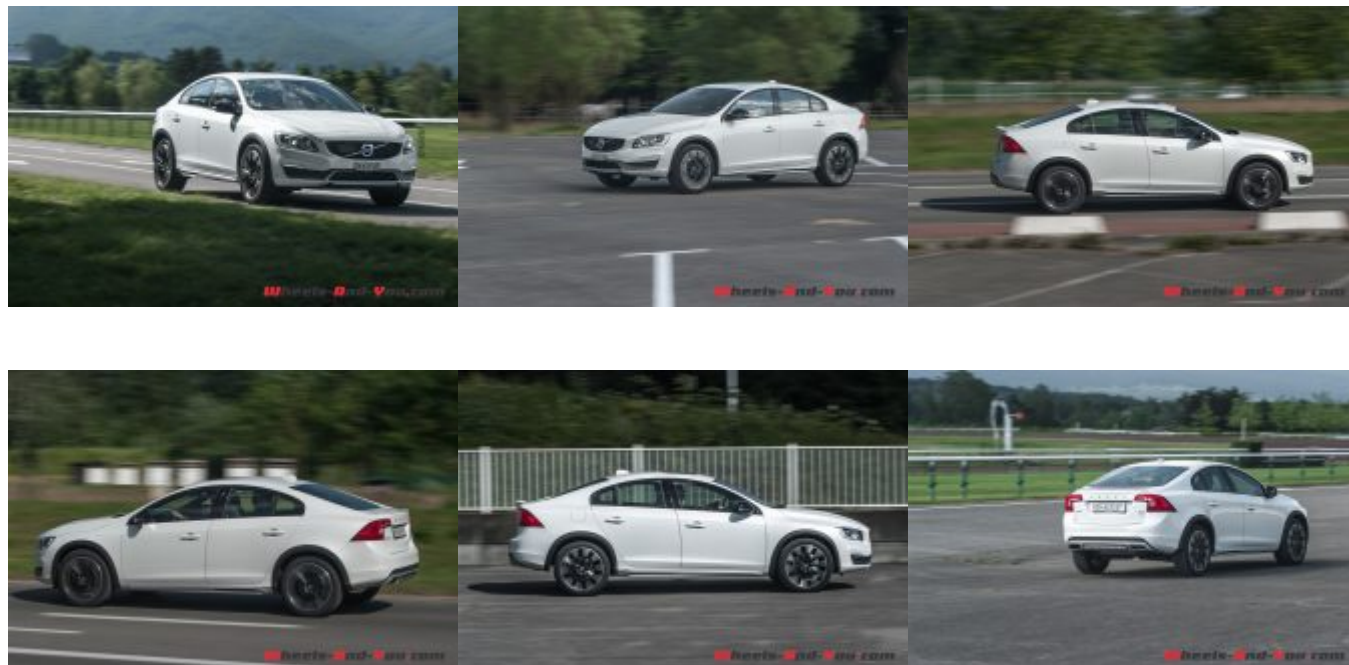
Immédiatement, je me rends compte que la conduite n'est pas celle d'un SUV mais plus celle d'une limousine haute sur patte. Sur la route, cette sensation ne change pas. Même lorsqu'arrivent les virages, la voiture ne tangue pas comme un gros 4x4. Il est plaisant de rouler avec elle et d'enchaîner les courbes. La direction précise et directe participe à cet agrément. La boîte de vitesse rapide y contribue également. J'aurais aimé des palettes plus grandes, mais c'est un détail car la majorité des utilisateurs resteront en tout automatique. Seul le poids en descente vous rappelle qu'il faut anticiper le freinage au demeurant très endurant et largement dimensionné, même si vous roulez avec un lourd chargement.

Nous avons la possibilité de choisir un mode Sport. D'emblée ce mode sélectionné, la mécanique tourne 500 t/min plus vite. Cela permet une conduite encore plus dynamique, presque sportive, et ce moteur ne demande que ça.

N'oublions pas que nous avons ici une quatre roues motrices, très rassurant en hiver quand les routes deviennent glissantes. Ce ne sera tout de même pas une voiture pour faire du franchissement mais, légèrement surélevée, elle devrait avaler pas mal de chemin enneigé. La transmission fait appel au système 4x4 Haldex de 7ème génération. Très sincèrement, on ressent rarement le transfert de l'avant vers l'arrière. Il faut vraiment accélérer très fort en sortie de virage pour sentir que le couple élevé "bousculant" le train avant, se répartit avec l'arrière. La voiture reste quand même sous-vireuse et il convient en descente de

bien cerner sa vitesse à l'approche d'un virage serré pour ne pas tirer tout droit.

Sur autoroute, la voiture se révèle une excellente voyageuse. Les aides à la conduite, la sono, le confort, tout participe à ce qu'un trajet de 1'000 kilomètres se fasse dans la foulée et surtout en toute sérénité.



Verdict

Encore une fois, je devrais me méfier de mes premières impressions. Je voyais dans cette voiture un essai potentiellement ennuyeux, avec un véhicule sans surprises, peu confortable de par son côté mi-limousine, mi-SUV. Mais il n'en fut rien. Cette voiture est plaisante, très confortable, spacieuse, rassurante en même temps que puissante, tout ce que l'on est en droit d'attendre d'une Volvo. Décalée dans son look, elle offre la possibilité de rouler dans une voiture différente. A noter que pour les plus "frileux", qui n'oseront pas oser, une version break est évidemment disponible.

Bien optionnée comme l'était ma voiture d'essai, il faudra tout de même déboursier CHF 71'700.-. Mais pour ce prix, vous avez le "Summum". Le prix de base de ce modèle D4 AWD est de CHF 55'850.- avec le Volvo Swiss Premium qui offre 5 ans de garantie ou 150'000 kilomètres. A vous de choisir vos options, mais si vous souhaitez rouler différemment avec la sécurité qu'offrent les quatre roues motrices, ne passez surtout pas à côté d'un essai, car cette S60 Cross Country vaut le détour.



Prix et options - Volvo S60 Cross Country D4 AWD "Summum"

Prix de base : CHF 55'850.-

Peinture blanche nacrée : CHF 1'500.-

Jante 19 pouces Diamond cut noir : CHF 1'000.-

Garniture siège beige/noir anthracite : CHF 350.-

Finition intérieure piano noir : CHF 250.-

Pack Connect Pro : CHF 3'050.-

Système DAS (Driver Alert System) : CHF 2'700

Pack éclairage (xénon actif) : CHF 1'500.-

Pack sécurité : CHF 1'700.-

Pack hiver pro : CHF 1'050.-

Pack Xenium : CHF 2'100.-

Rideau vitres arrières : CHF 180.-

Fixation siège enfant : CHF 45.-

Airbag sup. conducteur : CHF 100.-

Sécurité enfants porte arrière : CHF 135.-

Radio digitale DAB : CHF 480.-

Appuie tête arrière rabattables électriquement : CHF 220.-

Commandes au volant : CHF 200.-

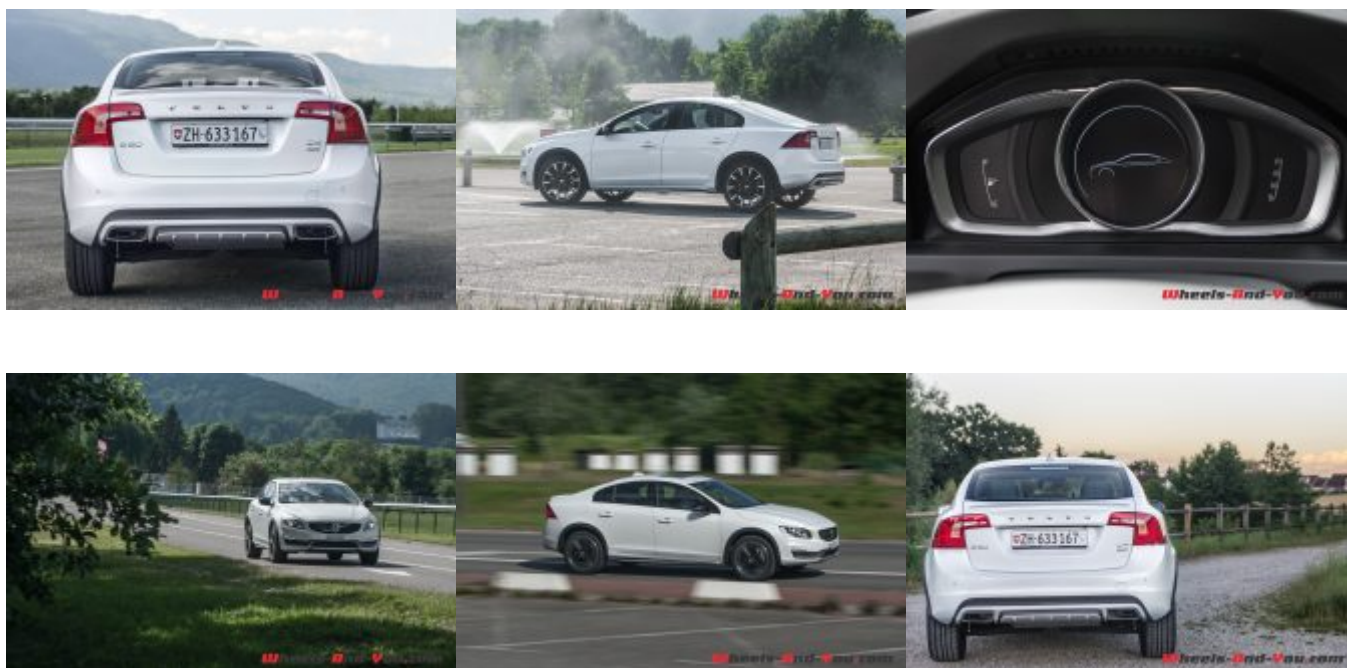
ZF servotronic : CHF 290.-

Prix TOTAL : CHF 71'700.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Volvo Suisse SA pour le prêt de cette Volvo S60 Cross Country, ainsi qu'au garage Autobritt SA pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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 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

