

# Essai - Volvo XC60 T6 AWD : Élégance et confort à la scandinave

*Présenté en première mondiale au Salon de Genève 2017, le Volvo XC60 deuxième du nom était très attendu par les incondtionnels de la marque suédoise, mais pas seulement. A Wheels And You, nous nous réjouissons d'en prendre les commandes pour vous livrer nos impressions.*



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'969 cm<sup>3</sup>
- 320 ch à 5'700 t/min
- 400 Nm de 2'200 à 5'400 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.9 sec.
- Poids : 2'042 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'688 x 1'902 x 1'658
- Conso. mesurée : 11.1 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 176 g/km (G)
- dès CHF 65'450.-, mod. essayé: CHF 96'165.-

---

Le vent, du Nord bien entendu, a tourné chez Volvo et la marque affiche désormais un design très élégant pour ses dernières créations. Nous en étions déjà convaincus après nos essais du XC90 et de la V90. Il faut reconnaître que le modèle porte-drapeau, je parle bien évidemment du XC60 qui nous intéresse aujourd'hui, arbore également une esthétique très désirable. Est-ce que le ramage est à la hauteur du plumage ? Il est temps de le vérifier.



## ***A l'extérieur***

Lancée en 2008 et après un restylage en 2013, la première génération du XC60 commençait sérieusement à souffrir du poids des années. Il est vrai que chez Volvo, on aime bien faire durer le plaisir, presque 10 ans pour le coup. A noter que le grand frère XC90 avait tenu 12 ans avec son premier opus.

Malgré cela, le changement n'est pas drastique pour autant. Bien évidemment, la calandre reprend la nouvelle identité lancée en 2015 par le XC90 et j'en suis toujours autant fan. Les optiques racées avec une signature led du plus bel effet, une face avant musclé mais tout en finesse, surtout dans la déclinaison R-Design de notre voiture d'essai, procurent au SUV suédois un visage très séduisant.

De profil et depuis derrière, les différences sont moins flagrantes, mais les nouveaux phares, qui remontent toujours le long du hayon, suffisent à rajeunir l'ensemble. Le véhicule donne aussi l'impression d'être plus petit que le précédent, mais il n'en est rien, c'est juste son style qui lui procure un physique plus athlétique.

A mes yeux, ce nouveau XC60 est une véritable réussite, de surcroît avec le pack R-Design qui lui confère du dynamisme sans péjorer son élégance. Afin d'obtenir un tableau parfait, j'aurais opté pour la teinte « Bursting Blue » en lieu et place du blanc, certes « Crystal White Pearl », de notre véhicule de test.



## ***A l'intérieur***

Pour la revisite de l'habitacle, les designers de la marque n'ont, là non plus, pas lésiné. Relativement épurée avec le grand écran central, comme dans le XC90, la présentation me semble encore en hausse sur notre voiture de test. Rien n'a été laissé de côté, le travail est de grande qualité, c'est là aussi un sans faute selon moi. Bien sûr, les habitués de la rigueur germanique auront sûrement quelque chose à redire, mais je préfère de loin l'agencement scandinave à la morosité allemande.

L'ergonomie nécessite un léger temps d'adaptation, surtout pour s'y retrouver parmi les multiples menus du système infotainment. Mais après quelques jours, on est en terrain connu et c'est lorsque l'on quitte le XC60 pour une autre auto que l'on est perdu. L'équipement est ultra complet, notamment en terme d'assistances à la conduite, sans parler de la sono Bowers & Wilkins qui propose une acoustique exceptionnelle.

L'habitabilité est généreuse, mais c'est surtout le confort qui est impérial. Que ça soit au moment de s'installer dans ce XC60 ou après un très long trajet, rien ne vient perturber la quiétude à bord. Face à la concurrence, le XC60 se positionne parfaitement avec des espaces très agréables. Le coffre est lui aussi suffisant, avec un volume de chargement qui passe de 505 à 1'432 litres banquette rabattue.





## ***Sous le capot***

Avant toute chose, parlons du compartiment moteur, car pour une fois cela en vaut la peine. Je suis bluffé par l'aménagement et la qualité de présentation. C'est plutôt rare que je me devais de le mentionner. De plus, le système d'ouverture est très ergonomique, à me surprendre positivement, et je vous invite à regarder ça de près si vous êtes intéressés par ce nouveau XC60.

La tendance voudrait que l'on opte pour une motorisation diesel lorsqu'on achète un SUV, mais pas pour moi. Inconditionnel des moteurs essence, j'aime également quand il y a suffisamment de chevaux sous le capot.

Du coup, pour notre essai, j'ai opté pour la déclinaison T6. Il s'agit d'un 4 cylindres 2.0 turbocompressé qui développe 320 ch à 5'700 t/min pour un couple de 400 Nm disponible entre 2'200 et 5'400 t/min. Couplé à l'excellente transmission automatique Geartronic à 8 rapports, cette motorisation présage un agrément de conduite intéressant.

Sur le papier ça l'est, mais dans la réalité je reste un peu sur ma faim, reconnaissant toutefois que je suis un peu pénible à ce niveau. Bien sûr, la puissance est présente et lorsqu'on sollicite franchement la pédale des gaz, le paysage se met à défiler rapidement. Reste que c'est un peu trop lisse à mon goût. Dans le genre, un Jaguar F-Pace ou un Alfa Romeo Stelvio procurent plus de sensation. En fait, le constructeur suédois mise avant tout sur la douceur de conduite et le confort, tandis que la concurrence britannique ou italienne met l'accent davantage sur la sportivité. Une fois assimilé ce point, je revois mes critères de jugement et apprécie le X60 T6 à sa juste valeur. Cependant, je serai assez curieux de voir une véritable déclinaison Polestar venir agrémente le catalogue, tant j'avais adoré cette version de la V60.

En termes de consommation, je ne m'attends pas à battre des records de sobriété avec un tel moulin. Sur la totalité de mon essai, je mesure une moyenne de 11.1

l/100km. C'est bien plus que les 7.7 l/100km annoncés par la fiche technique, mais personnellement je trouve cela correct au vu de la puissance proposée sur un tel véhicule. Autre point positif, avec un réservoir de 71 litres, l'autonomie reste intéressante.

En plus des traditionnelles motorisations essence et diesel, le XC60 est également disponible avec une mécanique hybride (T8) similaire à celle que nous avons essayé sur le XC90. Il semblerait que le surplus de poids amené par cette technologique soit moins pénalisant sur le XC60 que sur son grand frère. A tester donc, si votre côté « écologique » vous empêche de vivre avec un moteur nourri à l'essence uniquement.



### ***Au volant***

La première chose qui me frappe lorsque j'entame mon essai au volant de ce XC60, c'est le sentiment de ne pas vraiment être dans un SUV. Bien sûr, la position de conduite est plus haute que dans une voiture normale, mais sans exagération non plus. C'est surtout la facilité et l'agrément de conduite qui sont bluffants. Les commandes sont ultra douces, presque trop en fait, c'est aussi pour cela que je trouve la mécanique aussi lisse. Si ça entache un peu le plaisir de conduite, cela permet d'offrir un confort exceptionnel. De plus, l'isolation phonique est impressionnante, quelle quiétude à bord de ce XC60.

Pour moi, le bémol, c'est la direction électrique qui n'offre quasiment aucun ressenti de la route. Là encore, c'est principalement parce que Volvo ne mise pas sur une âme sportive pour ce XC60. C'est quelque chose qui me déplaît, mais il faut admettre que le confort et la douceur sont phénoménaux. Je n'ai pas le sentiment de conduire une voiture sur une route, mais plutôt de planer sur un coussin moelleux. Mon analyse est bien évidemment faussée par ma passion pour la conduite dynamique, et pour la plupart des gens, ce feeling est un agrément indéniable qui ne se retrouve dans aucun SUV concurrent. L'avantage se ressent

notamment sur les longs trajets autoroutiers qui s'avalent sans que l'on s'en rende compte et surtout sans provoquer de fatigue. Il faut le vivre pour vraiment le réaliser.

Si, comme je l'ai mentionné plus haut, le XC60 ne mise pas sur son dynamisme, il n'est pas à la ramasse pour autant et permet d'aborder les routes de montagne à un rythme correct. La puissance généreuse offre alors un atout intéressant.

Dernière chose à relever, et pas des moindres : le système Pilot Assist. J'avais déjà trouvé la technologie très impressionnante sur le XC90, mais là, c'est encore plus performant. A l'instar de la V90, la voiture est capable de rouler sous contrôle d'un pilote semi-automatique jusqu'à 130 km/h. Autant vous dire que sur le trajet reliant Lausanne à Genève, il n'y a pas grand chose à gérer, si ce n'est la confiance. Attention, il convient de rester attentif à la route et je rappelle au passage que ces aides à la conduite sont là pour assister le conducteur et non pour le décharger de ses responsabilités.



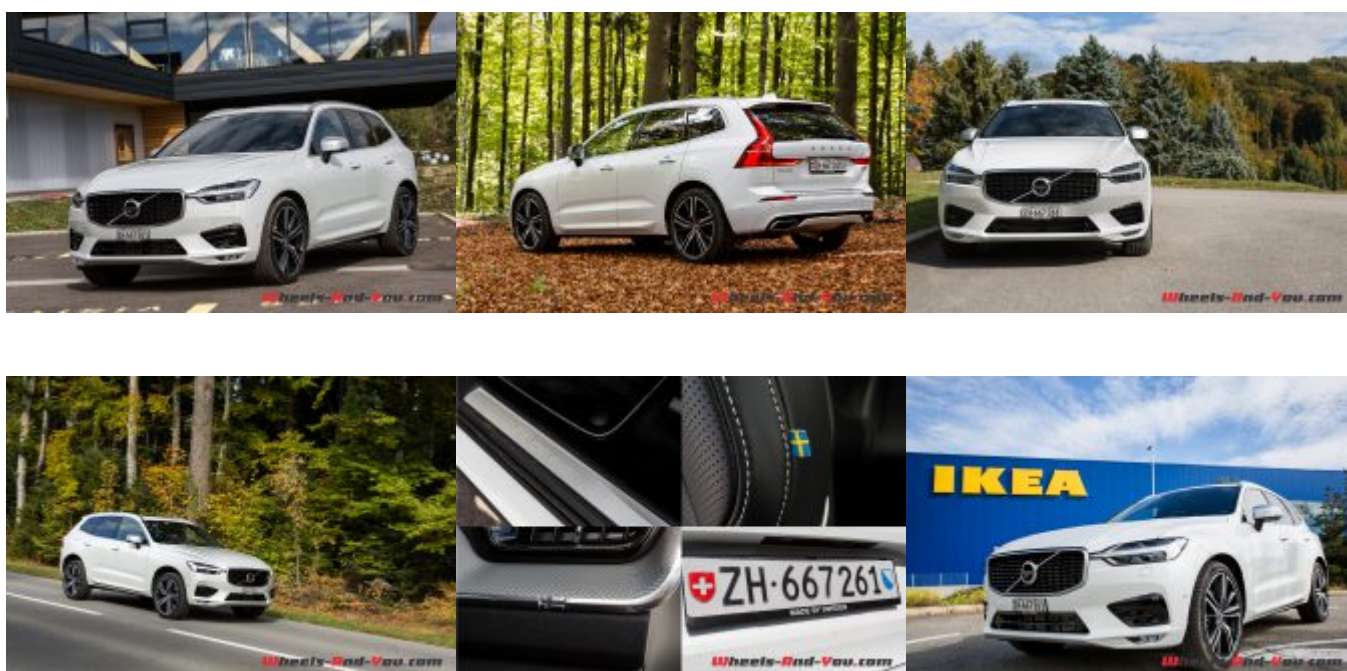
## **Verdict**

Volvo n'avait pas le choix. En renouvelant un modèle dépassé, il lui fallait faire un sans faute pour ce véhicule très emblématique de la marque. Pour moi, c'est une réussite : ce nouveau XC60 met une claque à l'ancien, mais il se profile également parfaitement face à la concurrence.

Certes, le SUV suédois se la joue un poil premium avec prix de base à CHF

54'000.- pour le D4 AWD en finition Momentum, soit l'entrée de gamme. Pour notre T6 AWD R-Design, cela débute à CHF 68'450.- et, pour le haut de gamme, le T8 AWD en finition Inscription équipé d'une motorisation hybride de plus de 400 ch, ce sont CHF 79'650.- qu'il faudra dépenser. Tout cela sans compter les options qui font vite grimper l'addition. Mais, au final, le XC60 n'est pas plus cher que les équivalents allemands qui régatent dans le même segment et face auxquels notre prince suédois n'a pas à rougir.

Si, pour vous, le XC60 est trop grand, je vous rappelle que Volvo vient de compléter sa gamme avec le nouveau XC40 qui arrivera prochainement sur nos routes et dont nous nous réjouissons de vous proposer un essai complet.



### **Prix et options - Volvo XC60 T6 AWD Geartronic R-Design**

**Prix de base : CHF 65'450.-**

**Lignes d'équipement R-DESIGN : CHF 3'000.-**

**Peinture « Crystal White Pearl » : CHF 1'500.-**

**Jantes 21", Black Matt/Diamond Cut 5 branches triples : CHF 2'060.-**

**Business Connect Pack : CHF 1'250.-**

(Système de navigation Sensus, appairage du smartphone)

**Intellisafe Pro Pack : CHF 1'950.-**

(IntelliSafe-Surround, Pilot Assist)

**Light Pack : CHF 1'350.-**

(Rétroviseurs intérieur et extérieurs électrochromes, pack d'éclairage intérieur, antibrouillards avant à LED avec éclairage d'intersection, phares LED avec éclairage actif dans les virages, lave-phare)

**Versatility Pro Pack : CHF 1'050.-**

(Keyless Drive (système d'accès électronique), filet de séparation du compartiment à bagages, hayon électrique, prise électrique 12 volts dans le compartiment à bagages)

**Winter Pro Pack : CHF 350.-**

(Lave-glace avec gicleurs chauffés, sièges avant chauffants)

**Xenium Pro Pack : CHF 4'130.-**

(Partie supérieure du tableau de bord en aspect cuir, climatisation automatique avec réglage 4-zones, toit panoramique coulissant vitré, caméra d'aide au stationnement avec Surround View 360°)

**Palettes au volant : CHF 200.-**

**Vitres latérales portes arrière, coffre et lunette fumées : CHF 530.-**

**Système d'alarme avec capteur de mouvements et d'inclinaison : CHF 580.-**

**Head-up Display : CHF 1'350.-**

**Portes arrière avec sécurité enfants électrique : CHF 135.-**

**Park Assist Pilot : CHF 790.-**

**Vitrage acoustique pour les fenêtres latérales : CHF 840.-**

**Système Audio PREMIUM SOUND by Bowers & Wilkins : CHF 3'300.-**

**Réception de la radio numérique DAB+ : CHF 350.-**

**Sièges passager à commande électrique : CHF 520.-**

**Siège conducteur à commande électrique : CHF 830.-**



**Appuie-tête de la 2ème rangée de sièges repliables électriquement : CHF 200.-**

**Dossier rabattable avec déverrouillage électrique au coffre à bagages : CHF 300.-**

**Suspension pneumatique adaptative avec la technologie Four-C : CHF 2'500.-**

**Prix TOTAL : CHF 96'165.-**



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

Nos remerciements à Volvo Suisse SA pour le prêt de ce Volvo XC60 T6 AWD.





## **A lire aussi**

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

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

