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

Depuis la reprise de Volvo par les Chinois de Geely, la marque communique plus sur le dynamisme de sa production, laissant de côté l'aspect sécurité auquel elle nous avait habitué depuis des lustres. Nous prenons le volant du cœur de la gamme, la S60, équipée du moteur le plus déluré du catalogue pour un essai. Gaz !

- 6 cylindres turbo, 2'953 cm^3
- 304 CV à 5'600 t/min
- 440 Nm de 2'100 à 4'200 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.9 sec.
- Poids : 1'674 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'635 x 1'865 x 1'484
- Conso. mesurée : 10.5 l/100 km
- Emissions CO_2 : 231 g/km (G)
- dès CHF 59'800.-, modèle essayé: CHF 70'660.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

La « série 60 » chez Volvo, disponible en berline (S60), break (V60) et crossover (XC60), représente plus de la moitié des ventes de la marque. C'est peut dire si cette lignée revêt une importance stratégique pour le constructeur de Göteborg.

En face, on y trouve les Série 3 de BMW, Audi A4 voire, dans une moindre mesure, la Classe C chez Mercedes-Benz. A mi-chemin entre les constructeurs généralistes et les premium précités, Volvo réussit à nous proposer des véhicules pratiques et rassurants, au design alléchant et au dynamisme certain, comme nous avions pu déjà le constater avec l'essai de la V60 D3 de première génération il y a quelque temps.

Aujourd'hui nous prenons le volant de la S60 T6 AWD, le sommet de la gamme S60, équipée d'un 6 cylindres en ligne turbo et de la transmission intégrale. Cibles dans le viseur : les Audi S4 et BMW 335i xDrive.

A l'extérieur

Jouissant depuis 2013 d'un facelift qui a surtout concerné les pare-chocs, le dessin des feux et le capot, la S60 a toujours cette ligne générale de coupé.

La face avant est agressive avec cette calandre barrée du traditionnel logo. Le capot présente des sculptures en « V » apportant du dynamisme à cette énorme surface de tôle. Le pare-choc abrite la signature LED ainsi qu'une espèce de moustache en son bas, rappelant un aileron avant de Formule 1.

Les flancs quant à eux restent sobres, se laissant simplement parcourir par une ligne qui part des ailes avant pour rejoindre le déhanchement arrière.

La poupe reste également fait également dans l'austérité. Seuls les feux rappelant les fameux boomerangs des Maserati 3200 GT ajoutent du contraste tandis que la sportivité de notre destrier est affirmée par un petit becquet sur la malle et deux larges sorties d'échappement trapézoïdales.
Le design suédois est connu pour sa sobriété. C'est le cas ici aussi avec un dessin épuré malgré la présence d'une mécanique de feu sous le capot.

Elégance et discrétion, surtout en noir comme notre modèle d'essai, les habitués de la marque retrouveront leurs repères. Toutefois, pour ceux qui souhaitent se démarquer, il existe le niveau de finition « R-Design » qui soulignera esthétiquement le côté dévergondé, avec pudeur, de leur Suédoise tout en accentuant son côté sportif avec un châssis aux réglages spécifiques.

A l'intérieur

Quelques menues retouches ont également été apportées lors du facelift de 2013. Rien de bien révolutionnaire, elles concernent surtout l'instrumentation et le dessin des sièges. Sinon, la sobriété classique, voire la tristesse, règnent en maître. On retrouve donc cette planche de bord massive qui contraste avec une console centrale aérienne, flottante avec un rangement placé derrière elle. La forêt d'interrupteurs placés en son centre permet de commander l'entier de l'interface multimédia/GPS ainsi que la climatisation. Toutes ces commandes demandent un petit temps d'adaptation, mais une fois leur fonction assimilée, c'est un jeu d'enfant. A noter également une ergonomie parfaitement étudiée facilitant l'usage.

Le conducteur fera face à une instrumentation sur écrans dont il est possible de modifier l'affichage : un mode « Elegance », affichage « classique » de Volvo, avec le tachymètre analogique au centre, le compte-tours et la température d'eau en périphérie, un mode « Eco » remplaçant la température d'eau par un « économètre » montant en fonction du degré d'économie de la conduite et enfin un mode « Performance » avec le compte-tours au centre, le tachymètre numérique ainsi qu'un indicateur du niveau de puissance utilisé. A noter que ces modes d'affichage n'ont aucune influence sur la gestion de la mécanique ou du châssis.

Les sièges avant sont très enveloppants et disposent d'un excellent maintien. Les possibilités de réglages semblent infinies. A l'arrière, trois adultes prendront place sur une banquette particulièrement sculptée elle aussi, mais l'espace aux jambes est chichement compté pour des grands gabarits. Attention aussi à une garde au toit péjorée par la ligne de toit fuyante et, sur notre modèle d'essai, par la présence du toit ouvrant.

Le coffre dispose d'un volume de chargement de 380 litres ; c'est au minimum

100 litres de moins que ses concurrentes et le mécanisme des charnières empiète considérablement l'espace utile. Petite mention spéciale pour la séparation intégrée au plancher qui permet d'éviter que le chargement ne bringuebale dans le coffre.

Du point de vue de la sécurité, les Volvo incluent désormais de série le système « City Safety » (freinage d'urgence automatique jusqu'à 50 km/h), de même que le système de protection contre les tonneaux ou celui de prévention contre le coup du lapin.

Sous le capot

Traditionnellement, les appellations « T » chez Volvo sont synonymes de performances. C'est le cas ici avec un 6 cylindres en ligne turbo de 2'953 cm3 développant 304 CV à 5'600 t/min et un couple de 440 Nm de 2'100 à 4'200 t/min. C'est sensiblement plus haut que les références établies par Audi et BMW, la faute à la présence d'un seul turbo. Cette architecture induit également un léger « lag » à l'accélération avant que la turbine ne se mette à souffler.

La transmission se fait donc sur les 4 roues via une boîte automatique à convertisseur à 6 rapports. En termes de performances, la vitesse maxi culmine à 250 km/h et le 0 à 100 km/h est abattu en 5.9 secondes.

Grâce à cette motorisation, notre S60 jouit d'une disponibilité permanente et d'une réserve de puissance quasi inépuisable. S'appréciant autant « sur le couple » aux alentours de 2'500 t/min, la poussée au-delà des 3'500 t/min continue dans un grondement très plaisant. Du côté de la consommation, c'est plutôt une très bonne surprise. Annoncée à 9.9 l./100 km en valeur mixte, j'aurai pour ma part relevé un « petit » 10.5 l./100 km sur les environ 1'000 km de mon essai. Un résultat pour le moins étonnant tant de part sa proximité – rare – avec les données d'usine que son niveau relativement bas compte tenu de la cavalerie déployée, l'architecture moteur et le fait que nous demandons aussi aux autos essayées de nous dévoiler leur potentiel dynamique. En conduite sportive, il vous faudra tout de même compter aux alentours 15 l./100 km.

Au volant

Contact : le moteur émet un son rauque qui traverse l'échappement. Le ton est donné pourrais-je dire… Oui, mais. Sous ses atours de belle bourgeoise avec un cœur « sportif », la sportivité s'apparente à un fard pour les grands soirs.

Sur les parcours fluides, le souffle du 6 cylindres permet de garder un bon rythme, aidé en cela par une boîte automatique avec un très bon étagement et douce dans son fonctionnement. L'insonorisation est également bien dosée, sans bruits aérodynamiques persistants à haute vitesse, le ronron du moteur n'est jamais dérangeant. La S60 vous mènera à bon port dans le pur esprit de routière cher à la marque.

C'est lorsqu'on hausse le rythme dans les enchaînements que la S60 montre ses quelques faiblesses. Déjà son poids, 1'674 kg, sans être excessif pour la catégorie, se fait cruellement ressentir. L'auto plonge excessivement en freinage appuyé et s'écrase exagérément sur l'avant à la prise d'appui en entrée de courbe. Corolaire de ce comportement, l'arrière peine à suivre le rythme, nécessitant quelques corrections de braquage. La faute à un amortissement visant le compromis entre confort et sportivité. Les inégalités sont absorbées plutôt sèchement sans être inconfortables, mais les mouvements de caisse peinent à être correctement jugulés. On reste avant tout dans une auto familiale.

La boîte automatique en mode manuel se révèle un régal à l'utilisation au moyen des palettes fixées au volant. Les freins, quant à eux, se sont toujours montrés à la hauteur de la charge, puissants et endurants.

Pour la transmission intégrale, Volvo a opté pour un système Haldex. C'est à dire que le couple passe au train arrière lorsque le train avant patine. Dans les relances en sortie d'épingle le système révèle son efficacité mais l'auto reste très typée « traction » dans son comportement en général. Nul doute cependant qu'en conditions hivernales cette transmission sera très sécurisante.

Par ailleurs, la direction ne remonte quasi aucune information. Elle demeure précise (et paramétrable via l'ordinateur de bord) mais pas assez directe, étant en cela celle d'une routière confortable et non sportive. Dans les affres de la circulation urbaine la S60 se débrouille très bien. Elle pèche cependant un peu en manœuvres à cause d'un rayon de braquage important.

Verdict

Volvo nous a sorti une S60 agréable à vivre et performante. Plus bourgeoise musclée que réelle sportive, il ne faudra point trop lui en demander mais ce qu'elle fera, elle le fera très bien. Elle laisse sur ce point encore passablement de terrain à une BMW Série 3 plus dynamique dans sa philosophie, mais la Suédoise cultive son originalité et reste une alternative intéressante.

Du côté des tarifs, la S60 T6 AWD sera vôtre dès CHF 59'800.- en finition « Momentum », soit un poil en-dessous d'une BMW 335i xDrive et près de CHF 17'000.- de moins qu'une Audi S4. La version « Summum » dont nous disposions débute à CHF 62'100.- et une fois optionnée (voir liste ci-dessous), la facture atteint CHF 70'660.-.

Prix et options – Volvo S60 T6 AWD "Summum"

Prix de base : CHF 62'100.-

Business Connect Pro Pack : CHF 2'100.-
(GPS, système multimédia, télématique Volvo On Call)

Climate Comfort Pack : CHF 190.-
(Détecteur de buée, filtre à charbon actif)

Light Pack : CHF 1'600.-
(éclairage bi-xenon actif dans les virages, rétroviseurs intérieur et extérieurs électrochromes)

Security Pack : CHF 1'730.-
(Keyless, alarme avec télécommande, vitres et lunettes AR en verre feuilleté et revêtement hydrofuge sur les vitres latérales)

Jantes Fortuna 8.0 x 18 (y.c. pneus 235/40 R18) : CHF 2'940.-

Prix TOTAL : CHF 70'660.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Volvo Suisse SA pour le prêt de cette Volvo S60 T6 AWD, ainsi qu'au garage Autobritt SA pour la logistique.

A lire aussi

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

Essai – Volvo V60 D3 : le Déménageur Devenu Dandy

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

ZH·667 252
W.A.Y.

S60

VOLVO
W.A.Y.

VOLVO
ZH·667252
S60
T6
AWD
W.A.Y.

W.A.Y.

FASTEN BELT
SOS
ON CALL

START
STOP
ENGINE
KEYLESS
W.A.Y.

VOLVO

0
km/h
Power
9.0
14 °c
51
16:45
T1 65.3 km
17497

9.0
14 °c
52
16:44
T1 65.3 km
17497

ECO guide
9.0
14 °c
51
16:44
T1 65.3 km
17497
W.A.Y.

W.A.Y.

T6
AWD
W.A.Y.

VOLVO
T6
VOLVO
W.A.Y.

ZH 667 252
W.A.Y.

ZH 667 252
W.A.Y.

VOLVO
ZH 667252
W.A.Y.

W.A.Y.

VOLVO
ZH·667 252
W.A.Y.

TÜRKİYE
ΕΛΛΑΔΑ
УКРАЇНА
MAGYARORSZÁG
ESPAÑA
POLSKA
FRANCE
ROUTE SOUS-VINCY
500 km

RADIO
MEDIA
TEL
MY CAR
SOUND
NAV
CAM
OK
MENU
TUNE
EXIT
AUTO
AC
TEMP

VOLVO

CLIM
0

EXIT

ZH·667 252
W.A.Y.

W.A.Y.

VOLVO
S60
ZH·667252
T6
AWD
W.A.Y.

VOLVO
S60
ZH·667252
T6
AWD
W.A.Y.

W.A.Y.

VOLVO
S60
ZH·667252
W.A.Y.

VOLVO
ZH·667 252
www.volvocars.ch
W.A.Y.