Essai – Volvo V60 D3 : le Déménageur Devenu Dandy

Désormais dans les mains des Chinois de Geely, le constructeur de Göteborg nous offre un break pour le moins sexy mais qui ne renie pas pour autant les valeurs Volvo : sécurité, qualité, environnement et design. Revue de son nouveau modèle à l'allure racée, le V60, dans sa version D3 (5 cylindres diesel, 163 CV) qui, incontestablement, incarne ces valeurs mais oublie sur le bord de la route ce qui fait la réputation des breaks Volvo : l'habitabilité et le volume de chargement.

- 5 cylindres diesel / 20V, turbo, 1984 cm^3
- 163 CV à 3'000 t/min
- 400 Nm de 1'400 à 2'750 t/min
- Boîte de vitesses auto. "Geartronic" 6 rapports
- Vitesse maxi. : 215 km/h
- 0 à 100 km/h : 9.2 sec.
- Poids : 1'635 kg
- Conso. mesurée : 8.0 l./100 km
- CO_2 : 162 g/km (B)
- dès CHF 44'700.-
  modèle essayé : CHF 76'450.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Dernier né dans la gamme, le break V60 détonne immédiatement par son allure racée et élégante, confirmant ainsi la nouvelle tendance stylistique de Volvo inaugurée avec parcimonie sur le V50. Aux oubliettes le look de déménageur du V70 ! Voici le temps de jouer les dandys aux côtés d'autres top-modèles du segment comme l'Alfa Romeo 159 SW, l'Audi A4 Avant ou le Citroën C5 Tourer.

La face avant reprend trait pour trait celle de la berline S60. Avec ses optiques effilées et les petits feux de position verticaux de part et d'autre de la calandre flanquée du gros logo Volvo, les designers suédois nous confirment enfin par le design que leur période cubiste est bel et bien terminée. La ligne de toit plongeante ainsi que les petites surfaces vitrées dynamisent le profil qui vient mourir sur une poupe musclée, à la ceinture de caisse haute et entourée de feux verticaux en boomerang. L'ensemble est harmonieux et l'équilibre général de la ligne du V60 est parfait, bien plus agréable, à mon goût, que celui de la berline dont il dérive. Quand bien même certains inconditionnels de la marque pourraient être déroutés par tant de grâce, il leur reste à disposition le petit V50 et le généreux V70 pour assouvir leurs besoins d'angles droits. Enfin, notre modèle d'essai dispose d'un « bodykit » incluant les jantes spécifiques de 18'' et les éléments de bas de caisse en aluminium anodisé ajoutant du contraste avec le Bleu Caspian de sa robe. Assurément, le V60 mérite sa place parmi les plus beaux breaks de la production actuelle.

A bord, l'ambiance est luxueuse. Notre version d'essai dispose du niveau de finition « Summum », le haut de gamme. Ainsi, la sellerie se pare de cuir, la qualité des matériaux est de haut niveau, même si, comme très souvent chez les Suédois, la sobriété du design confère à l'ensemble une note tristounette : la grisaille est de mise. J'aurais apprécié une petite touche de bois, pour agrémenter ce monochrome avec un peu de chaleur. L'instrumentation est parfaitement lisible, sans fioritures et la console centrale flottante regroupe sur sa face l'ensemble des commandes usuelles (radio, climatisation, GPS, téléphone, etc.). L'ergonomie et la fonction de certaines commandes ne sont pas des plus

intuitives, mais je m'y suis accommodé à force. La position de conduite est parfaite et les sièges offrent un soutien exemplaire au corps. Il n'y a qu'en conduite dynamique que le manque de maintien se fait sentir, mais vous avouerez que là n'est pas la vocation première de cette V60. Ceci dit à l'arrière c'est une autre histoire. L'habitabilité n'est pas des plus spacieuses et l'accès s'avère relativement restreint. Les grands gabarits s'y sentiront indéniablement à l'étroit même si l'assise de la banquette s'avère confortable pour de longs trajets.

La beauté extérieure du break V60 se paie cash à l'intérieur, en termes de volume utile. Le coffre ne dispose que de 430 litres (50 de mieux que la berline, tout de même), alors que ses principales concurrentes offrent dans les environs de 480 à 500 litres. Une fois la banquette rabattue – uniquement les dossiers – le volume total atteint 1241 litres. En outre, la hauteur disponible n'est que de 40 centimètres du plancher au cache-bagages et 66 cm jusqu'au plafond. N'espérez pas embarquer deux vélos pour une randonnée cycliste en montagne et il vous faudra rationner la quantité de bagages lors des vacances en famille. Par contre, pour palier quelque peu à ces carences, Volvo offre quelques astuces intéressantes : le plancher du coffre cache une partie relevable servant à caler les sacs. Le siège passager avant peu se rabattre afin d'offrir pas moins de 2,60 mètres de longueur disponible tandis que la banquette arrière se rabat en trois parties, le centre faisant au passage office de trappe à skis. Enfin, le seuil de chargement est bien pensé, totalement de niveau avec le plancher et suffisamment bas.

Qui dit Volvo, dit sécurité. Depuis plus de cinquante ans, la marque est l'inventeur ou tout au moins le précurseur de nombre d'équipements de sécurité. Elle s'est par ailleurs fixé un objectif de taille : zéro mort en Volvo à l'horizon 2020. Sur la V60, la firme nordique propose une ribambelle d'équipements technologiques. A côté des désormais usuels airbags, ABS, ESP et autre caméra de recul que nous retrouvons partout, Volvo propose en option le pack « Driver Support » comprenant : l'ACC (régulateur de vitesse et distance adaptatif avec freinage automatique et détection de piétons), le BLIS (détecteur de présence dans l'angle-mort) et le DAC (alerte de vigilance conducteur en cas de franchissement de ligne, distance de sécurité ou vitesse inadaptée à la circulation environnante et

fatigue excessive du conducteur). La présence de ces équipements se traduit par un radar incrusté dans la calandre ainsi qu'une batterie de capteurs et caméras au sommet du pare-brise. En pratique, l'ACC gère, sur autoroute par exemple, la vitesse en fonction de celle que vous aurez au préalable paramétrée en mémoire et la distance vous séparant du véhicule devant vous en fonction de l'intervalle imposé au radar. Rien de bien nouveau, me direz-vous, bon nombre de véhicules haut de gamme offrent déjà ce dispositif. Oui, mais non : sur les marques concurrentes, le système se coupe et se contente d'avertir le conducteur lorsque la distance avec le véhicule précédent devient trop faible, afin que l'humain entame le freinage. Sur la Volvo, le système gère lui-même le freinage de l'auto jusqu'à l'arrêt complet ! Et lorsque la circulation se décongestionne, une simple pression sur le bouton dédié suffit pour réarmer le régulateur et la voiture redémarre d'elle-même en se calant sur les paramètres en mémoire. Déroutant lors de la première utilisation, surtout si comme moi vous vous remémorez le fiasco de la première présentation à la presse du système, durant laquelle la S60 de démonstration fut stoppée dans son élan par… le camion qui se trouvait devant elle. Par contre, vous vous délecterez de voir votre passager avant qui change immédiatement de couleur et mime de son pied droit l'action sur la pédale de frein en voyant le véhicule de devant se rapprocher inexorablement !
Autre innovation de taille, le « pedestrian detection ». Utilisant à nouveau le radar et la caméra, le système vous informera, dans un premier temps au moyen de LED rouges sur le tableau de bord et d'un signal sonore, de la présence d'un objet ou personne sur votre trajectoire. Si vous ignorez l'avertissement, le véhicule se stoppera net devant l'objet, comme le démontre notre petite vidéo.

Proposant des motorisations essence de 150 à 304 CV et de 163 à 205 CV en diesel, la Volvo V60 vous laisse l'embarras du choix avec en tout sept motorisations. Lors de cet essai, nous avons découvert le « petit » diesel D3 de 2 litres développant 163 CV. Son architecture 5 cylindres, rare sur le marché, lui permet d'offrir une sonorité rauque et plaisante, bien moins rugueuse que ses concurrents allemands ou français à quatre cylindres. Avec un couple de 400 Nm, il se révèle particulièrement creux en-dessous de 1'500 t/min ; les montées en régime sont par contre vigoureuses. Le 0 à 100 km/h est annoncé en 9.2 secondes

et la vitesse de pointe culmine à 215 km/h. La boîte automatique « Geartronic » à six rapports à laquelle ce propulseur est accouplé sur notre destrier ajoute de l'onctuosité à l'ensemble, parfait pour les longs trajets en conduite coulée. Il n'y a guère que lors de fortes sollicitations (en forte montée avec quatre passagers à bord et leurs bagages) que le moteur se montre un tantinet poussif et vite essoufflé. A ce sujet, il est à relever une insonorisation parfaite de l'habitacle, ne laissant filtrer qu'un très léger ronronnement du moteur à vitesse stabilisée. Les reprises sont franches, soit en profitant du couple disponible ou alors en laissant la boîte descendre un ou deux rapports si nécessaire. Du côté de la consommation, Volvo annonce une moyenne mixte de 6.1 l./100 km. Durant notre essai, sur un parcours mixte mélangeant autoroute, ville, long trajets et routes enneigées en montagne, la valeur minimum se monte à 5.8 l./100 km et 8.7 l./100 km au maximum. Pondérées sur la distance totale, nous arrivons à une moyenne globale de 8 l./100 km, contre 7.5 l./100 km affichés à l'ordinateur de bord. En termes d'émissions de CO_2, la V60 D3 bénéficie de l'étiquette « B » avec 162 g/km.

Dès les premiers tours de roues à son volant, la V60 étonne par le dynamisme de son châssis. La direction, précise et informative, propose au conducteur trois réglages différents de son assistance et sa consistance. Présence du châssis sport et les jantes 18'' oblige, la suspension se révèle ferme mais pas cassante tout en assurant un excellent confort. Ainsi doté, ce break Volvo repose sur un châssis agile et précis se jouant parfaitement des 17 quintaux de la belle. Le train avant, léger, n'est que très rarement débordé par l'abondance de couple en relance. L'arrière quant à lui enroule en toute quiétude les enchaînements de virages. A la limite, l'ensemble se montre sous-vireur mais me satisfait pleinement en conditions normales par son comportement neutre et sécurisant. Il me plaît également de souligner que l'auto se comporte admirablement bien sur les chaussées enneigées avec une tenue de cap franche ainsi qu'une motricité à toute épreuve. La monte pneumatique Pirelli y est également pour beaucoup, je pense.

Pour certains ayatollahs de l'automobile, le break, diesel de surcroît, est ce qui se fait de pire dans l'automobile après un monospace. C'était peut-être vrai il y a quelques années, mais force est de constater qu'aujourd'hui ce n'est plus le cas,

du moins pour cette Volvo V60. Je n'ai pas de honte à l'avouer, ces quelques jours passés à son volant m'ont procuré beaucoup de plaisir. La qualité de fabrication parfaite, son agrément mécanique ainsi que son châssis dynamique et sécurisant sont de réels atouts pour la Suédoise et Volvo réalise sur ce plan-là un sans faute. Par contre, aussi joli soit ce break V60, je regrette l'habitabilité réduite à l'arrière ainsi qu'un volume de chargement insuffisant pour ce type de véhicule. Côté tarifs, la Volvo V60 vient se placer pile en face de ses concurrentes germaniques.

Prix et principales options – Volvo V60 D3 FWD Geartronic – finition "Summum"

Prix de base : CHF 60'400.-

Xenium Pack : CHF 3'950.-
Audio High Performance, sièges électriques et chauffants, aide au parking AV/AR, toit ouvrant en verre, GPS, caméra de recul

Driver Support Pack : CHF 3'000.-
Régulateur de vitesse adaptatif, détecteurs d'angle-mort, Driver Alert Control – système anti-collision

Security Pack : CHF 1'500.-
Keyless, alarme, vitres latérales et arrière en verre feuilleté

Peinture métallisée : CHF 1'200.-

Bodykit (incl. roues) : CHF 6'400.-

Prix TOTAL : CHF 76'450.-

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

Nos remerciements à Volvo Automobiles (Suisse) S.A. ainsi qu'au garage Autobritt à Genève pour la logistique lors de l'essai du Pedestrian Detection.

A lire aussi :

Genève 2011 – Volvo V60 Plug-in Hybrid

VOLVO
V60
ZH·667277

W.A.Y.

W.A.Y.

START
STOP
ENGINE
9:42
--h --m
500 m
RADIO
MEDIA
TEL
MY CAR
NAV
CAM
SOUND
MENU
TUNE
EXIT
AUTO
AC
TEMP
P
R
N
D
+

RADIO
MEDIA
TEL
MY CAR
NAV
CAM
SOUND
TUNE
EXIT
AUTO
AC
TEMP
P
R
N
D
9:43
7.5 l/100km
Durch.-Verbrauch
50 km/h
KM/H
X1000 R/MIN

ZH·667 277
W.A.Y.

VOLVO
LIM
+
−
0
BLIS
CITY SAFETY
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.