# Essai – Volvo V60 Polestar : L’étoile du nord !

*Les Volvo S60/V60, on connait bien chez Wheels And You, mais pour le coup cette version Polestar annonce un tempérament bien trempé, de quoi réchauffer n’importe quel vent du nord et surtout nos coeurs de passionnés. C’est parti pour un essai pimenté.*

- 6 cylindres turbo, essence, 2’953 $cm^3$
- 350 CV à 5’250 t/min
- 500 Nm de 2’800 à 4’750 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.9 sec.
- Poids : 1’822 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’635 x 1’865 x 1’484
- Conso. mesurée : 13.7 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 249 g/km (G)
- dès CHF 85’000.-, modèle essayé: CHF 87’560.-

---

Texte : Sébastien Morand / Photos : Bob de Graffenried

---

Il y a un peu de plus de quatre ans, nous vous proposions l'essai de la V60 D3 et, plus récemment, c'est la S60 T6 qui est passée dans les mains de nos essayeurs. Cette dernière était d'ailleurs la version la plus sportive du catalogue, pourtant mon collègue était resté sur sa faim. Il faut reconnaitre qu'après plusieurs essais de Volvo, tous modèles confondus, nous n'avons pas vraiment été bluffé par leur dynamisme.

Est-ce que la donne va changer avec cette mouture au patronyme qui fait davantage penser à un pseudo label écologique qu'à une sportive de route ? La réponse pourrait être positive car, aujourd'hui, Polestar n'est autre que l'équivalent d'AMG chez Mercedes, Motorsport chez BMW ou Nismo chez Nissan.

Créée en 1996 sous le nom de Flash Engineering, la compagnie indépendante a débuté en engageant des Volvo 850 dans le championnat de voitures de tourisme suédois (STCC). Les années passent, les différents championnats à travers l'Europe sont écumés et, en 2005, la société change de nom pour devenir Polestar. Finalement, en 2009, elle devient le partenaire officiel du constructeur pour l'amélioration des performances des voitures de série, mais ce n'est qu'en 2013 que la marque annonce la production d'un modèle à part entière badgé Polestar.

Au début réservées à quelques marchés dont la Suisse, les S60/V60 Polestar seront dorénavant disponibles plus largement, suite à l'importance de la demande constatée l'année dernière. A noter d'ailleurs que le modèle 2014 que nous essayons aujourd'hui est limité à seulement 100 exemplaires dans notre pays et qu'ils sont déjà tous vendus. Rassurez-vous, une nouvelle déclinaison arrive pour la fin de l'année et le quota devrait être plus généreux.

Vous l'aurez compris, cette mouture Polestar est disponible aussi bien en berline (S60) qu'en break (V60), et c'est au volant de ce dernier que nous avons réalisé cet essai.

### *A l'extérieur*

La V60 Polestar ne diffère pas vraiment d'un modèle normal, si ce n'est, pour l'occasion, dans le choix du coloris puisque, pour mon plus grand plaisir, notre voiture arbore la sublime teinte « Rebel Blue » réservée à cette version.

A part cela, les différences esthétiques sont minimes, mais elles suffisent à rendre notre suédoise plus désirable et, surtout, plus sportive. Un parechoc avant spécifique, un diffuseur arrière, un spoiler de toit ainsi que quelques autres petits détails font parties de la liste.

Pour le reste, on retrouve les lignes qui font le charme de la V60. Une face avant agressive, un capot nervuré et, surtout, une ligne de toit fuyante qui lui donne presque des airs de coupé. On est bien loin du break de grand-papa qui en imposait par ses formes carrées.

Je noterai encore les sublimes jantes 20 pouces et la double sortie d'échappement spécifique qui promet quelques vocalises intéressantes. A mes yeux, la robe cette V60 Polestar est une belle réussite. Toutefois j'émets un bémol pour le logo Polestar qui ne brille pas par son élégance.

### *A l'intérieur*

Si, tout au long de mon essai, le look de cette V60 Polestar n'aura pas tari d'éloges, le constat est plus mitigé pour l'habitacle. Malgré une console centrale aérienne plutôt originale, de plus conçue en fibre de carbone pour l'occasion, l'ensemble reste très sobre et un peu fade, presque triste.

Les modifications apportées à cette Polestar reposent principalement sur une sellerie cuir et nubuck qui habille les sièges sport, le volant et les panneaux de portes. Petite touche de gaîté, la présence des surpiqures bleues sur ces mêmes éléments. D'autres petits détails complètent le tableau comme le pommeau de vitesse avec un sommet transparent illuminé de bleu et les seuils de portes Polestar.

L'assise est toujours très confortable et le maintien est à la hauteur des performances de la voiture. L'espace à disposition n'est pas des plus généreux, la V60 restant un break plutôt petit par rapport à la concurrence. Cependant, cinq adultes pourront prendre place et le coffre de 430 litres devra être chargé sans trop d'abus.

Si l'ergonomie nécessite un léger temps d'adaptation, elle n'en est pas moins excellente. Quant à l'interface infotainement, il peut paraitre un peu en retrait par

rapport à ce qu'on trouve actuellement chez d'autres marques, il est toutefois très complet. Il faut rappeler que la V60 date de 2010 et, malgré un restylage du modèle en 2013, la technologie embarquée n'est pas toute récente. Par contre, Volvo ne déroge pas à sa réputation, les systèmes de sécurité et les assistances à la conduite équipent à foison cette V60 Polestar.

### *Sous le capot*

Comme l'écrivait mon collègue lors de son essai de la S60 T6, jusqu'à il y a peu la mécanique la plus puissante du catalogue des S60/V60 prenait la forme d'un six cylindres 3.0 turbocompressé développant 304 CV pour un couple de 440 Nm. En fait, c'est le même moteur qui anime cette Polestar, si ce n'est que, pour l'occasion, sa puissance atteint 350 CV à 5'250 t/min et le couple culmine à 500 Nm entre 2'800 et 4'750 t/min.

Les performances ont également été améliorées, puisqu'à présent le 0-100 km/h est abattu en 4.9 secondes (5.0 secondes pour le break), soit une seconde de mieux que la T6. La vitesse maximum reste limitée électroniquement à 250 km/h. Si améliorations mécaniques il y a, on verra plus tard que ce n'est pas vraiment ça qui marque la différence par rapport au modèle T6.

Niveau consommation, la fiche technique promet 10.7 l/100km en utilisation mixte. Pour ma part j'ai mesuré une moyenne de 13.7 l/100km tout en sachant que je n'ai pas hésité à cravacher la mécanique, mais que j'ai aussi réalisé des longs trajets autoroutier. Si la valeur peut paraitre acceptable, et elle l'est à mes yeux de passionné, elle reste cependant au-delà de ce qu'on peut retrouver chez la concurrence.

### *Au volant*

Une fois assimilé les différents boutons et commandes, confortablement installé dans les sièges sport, il est temps de voir ce que cette V60 Polestar a dans le ventre.

Première constatation : une fois la voiture démarrée, l'échappement nous gratifie d'une sonorité intéressante. Au fur et à mesure de mon essai, je relève que,

lorsque le moteur est chaud et qu'on sollicite franchement la pédale d'accélérateur, les tuyères développent un bruit sourd similaire à une grosse soufflerie. Les démarrages rapides ou les relances brutales ne laisseront pas indifférents les éventuels piétons. Elle ronronne bien cette Volvo, surtout lorsque le levier de vitesse est placé sur S (mode Sport) ou en mode manuel, car les deux soupapes de l'échappement actif restent alors ouvertes en continu.

Autre point positif, les commandes, surtout la direction, sont fermes, ça respire la sportivité. Rien d'extrême non plus, cela reste une bonne voiture pratique. Sa taille plutôt contenue ne péjore pas les escapades en ville et les qualités de grande routière reconnues sur les voitures du constructeur suédois ne lui font pas défaut. Du coup, malgré ses gènes dynamiques, cette V60 Polestar se profilera également comme le bon choix pour arpenter en long et en large les autoroutes de notre pays. Jusque-là, rien de surprenant non plus, je n'en attendais pas moins d'une Volvo.

Quittant les grands axes, j'attaque le premier col venu. Et là, c'est la bonne surprise : cette Polestar réagit au quart de tour et bondit d'une courbe à l'autre sans la moindre faille. La prise de roulis est quasi nulle, la motricité est excellente, notamment grâce aux quatre roues motrices et malgré une monte pneumatique déjà prévue pour l'été alors que les températures extérieures sont à peine au-dessus de zéro. Le comportement routier est vraiment bon, voici enfin une Volvo avec un réel tempérament sportif. D'ailleurs, comme je le disais plus haut, ce n'est pas le gain de puissance et de couple qui font la différence, mais véritablement le travail effectué sur le châssis et les suspensions. A ce sujet, les changements apportés se composent d'amortisseurs réglables Öhlins, de ressorts plus fermes, de barres antiroulis avant et arrière améliorées, ainsi que de lames d'accouplement arrière modifiées. Ces petites choses changent totalement la donne, il semble que cette fois les ingénieurs sont allés jusqu'au bout de l'exercice.

S'il fallait lui trouver un petit défaut, je mentionnerai la boite de vitesse automatique à 6 rapports. Certes, en la passant en mode manuel, on arrive améliorer son fonctionnement, mais on reste bien loin de l'efficacité des différentes transmissions double-embrayage proposées par d'autres enseignes.

A l'inverse, rien à redire sur les freins. Équipée d'un système haute performance développé en collaboration avec Brembo, cette V60 Polestar n'a jamais montré un

signe de faiblesse au moment de s’arrêter et cela malgré un rythme soutenu sur des routes de montagne.

***Verdict***

Cette Volvo V60 Polestar est proposée à un tarif relativement important, puisque l’addition débute à CHF 85’000.-. Mais, pour le coup, vous disposez en série de quasiment la totalité des packs proposés en sus sur les modèles inférieurs et la liste des options est quasiment nulle. A noter qu’à options équivalentes, sa plus proche concurrente et référence du segment, l’Audi S4 Avant, se négocie à un tarif supérieur d’environ CHF 10’000.-. Alors, oui, certains diront que sur le break teuton la présentation est de meilleure facture, que la consommation est inférieure, etc… D’ailleurs il est facile de constater que la clientèle suisse s’attarde sur ces choses, tant on croise d’Audi sur nos routes. Personnellement, je trouve que rouler en Volvo, c’est aussi se démarquer des standards de notre société et les qualités de cette V60 Polestar sont suffisamment engageantes pour ne pas évincer ce choix trop rapidement.

A l’image des constructeurs allemands, il aura fallu attendre la fin de carrière (ou presque) de la V60 pour que le catalogue se dote enfin d’une véritable déclinaison sportive. Mais ça valait la peine d’attendre, le résultat est très réussi. Et, à en croire certaines informations non-officielles à propos de la future mouture de la V60 Polestar qui arrivera à la fin de l’année, l’avenir s’annonce encore meilleur !

**<u>Prix et options – Volvo V60 T6 AWD Polestar “Summum”</u>**

**Prix de base : CHF 85’000.-**

**Vitres latérales portes arrière, coffre et lunette fumées : CHF 675.-**

**Points d’ancrage pour sièges enfants côté passager avant : CHF 15.-**

**Volvo On Call VOC (syst. télématique avec téléphone intégré) : CHF 980.-**

**DAB+ Digital Audio Broadcasting : CHF 540.-**

**Télécommande pour fonctions Audio, RTI et système télévision : CHF 100.-**

**Pare-brise chauffant : CHF 250.-**

**Prix TOTAL : CHF 87’560.-**

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

Nos remerciements à Volvo Suisse SA pour le prêt de cette Volvo V60 Polestar.

**A lire aussi**

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 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

VOLVO
ZH·221706
V60
W.A.Y.

V60

VOLVO
ZH·221706
W.A.Y.

VOLVO
ZH 221706

polestar

13:33
106.5 RIHANNA
0 km/h
Avertissement de collision
En veille
Lane Depart. Warning
Désactivé
BLIS
En veille
Driver Alert
En veille
Mon V60
30 Mars 2015
20.0
21.5

W.A.Y.

T5

ENGINEERED by

polestar
W.A.Y.

ZH·221706
W.A.Y.

VOLVO
V60
ZH·221706
W.A.Y.

W.A.Y.

VOLVO
V60
ZH·221706
W.A.Y.

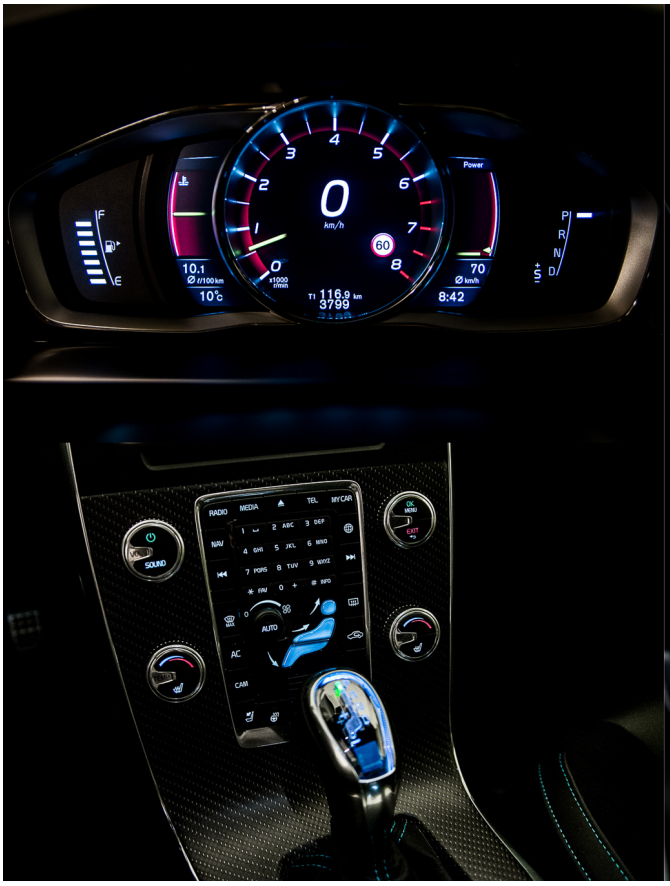
ZH·221706
W.A.Y.

ZH·221706
W.A.Y.

VOLVO
V40
ZH·221706
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.


0
km/h
60
Power
10.1
10°c
116.9
3798
8:42
70
RADIO
MEDIA
TEL
MYCAR
SOUND
NAV
AUTO
AC
CAM

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH-221706
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 221706
W.A.Y.

ZH 221706
W.A.Y.

W.A.Y.

VOLVO
ZH·221706
W.A.Y.

VOLVO
V60
ZH 221706
W.A.Y.