

# Essai - Volvo V60 T8 Polestar Engineered : Polyvalence et performance

*En parallèle, mais de manière bien séparée, de la nouvelle marque Polestar dédiée aux véhicules électriques, Volvo propose toute une gamme de modèles hybrides. Certains promettent des performances plutôt sportives avec un label Polestar Engineered. C'est justement dans cette déclinaison que Wheels And You vous propose aujourd'hui l'essai du fleuron des V60, la T8 eAWD.*



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'969 cm<sup>3</sup>
- 405 ch de 5'800 à 6'100 t/min
- 670 Nm à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.6 sec.
- Poids : 2'021 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'761 x 1'850 x 1'427
- Conso. mesurée : 7.2 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 49 g/km (A)
- dès CHF 83'000.-, mod. essayé: CHF 96'395.-

---

On ne va pas revenir sur l'histoire de Polestar, ceci avait été évoqué récemment lors de notre premier contact avec la Polestar 2, mais aussi il y a un peu plus de cinq ans lors de notre essai de celle qui s'appelait à l'époque simplement V60 Polestar.

Je m'étais d'ailleurs occupé personnellement de ce test et j'étais tombé sous le charme de cette suédoise au tempérament de feu. En effet, elle avait su me proposer un caractère bien affirmé et surtout un comportement routier exemplaire, loin du côté un peu trop gentil qu'on attribue généralement aux Volvo.

Du fait d'une communication relativement discrète de la marque, c'est via un ami intéressé par le modèle que je découvre la nouvelle mouture dont le nom complet est V60 Recharge T8 eAWD Twin Engine Geartronic Polestar Engineered. Un peu barbare tout cela, j'en retiens surtout le T8 et le Polestar Engineered, tout en notant que l'auto est hybride avec une transmission automatique et quatre roues motrices. Tout un programme, je suis donc impatient d'en prendre le volant afin de vérifier si, à l'occasion de cette période hivernale, elle saura réchauffer mon cœur autant que la précédente.



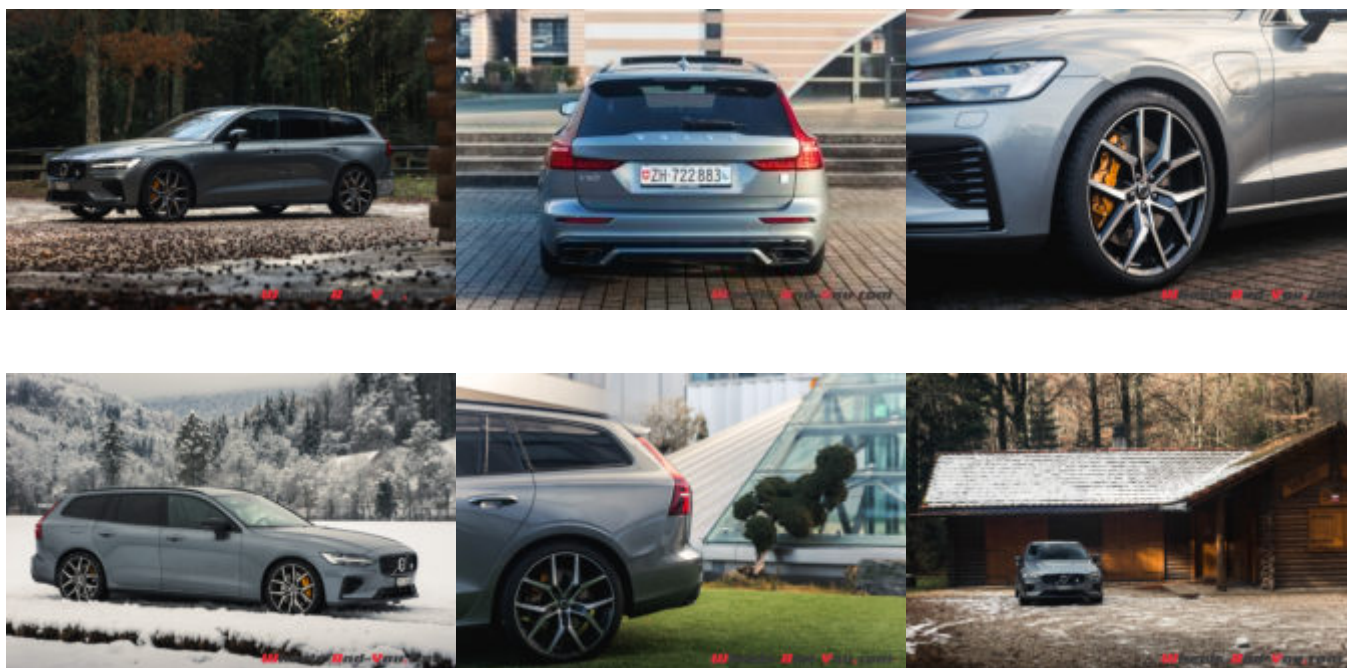
## ***A l'extérieur***

Pour rappel, la V60 c'est donc le break de taille moyenne du constructeur suédois et dont la déclinaison berline s'appelle S60. On connaît déjà bien cette génération pour vous avoir proposé un essai complet fin 2018 d'une V60 D4 en finition Momentum.

Avant même de prendre possession de notre voiture d'essai, je partage déjà l'avis de mon collègue qui avait fait le précédent test, cette V60 arbore un look des plus réussis. C'est, à mes yeux, le plus beau break du marché actuel. Les lignes sont

tendues, le style affirmé et avec une hauteur contenue, voir très basse sur la partie arrière, je trouve que l'ensemble affiche beaucoup de dynamisme.

C'est d'autant plus flagrant sur cette mouture Polestar Engineered. Les particularités sont principalement les grosses jantes 20 pouces (en option, 19 pouces de série), les différents entourages (fenêtres, calandre, etc) en noir, tout comme les sorties d'échappement, mais aussi les imposantes pinces de freins oranges/dorées. Certains trouvent que c'est un peu flashy, pour ma part j'aime beaucoup. De plus, cela s'accorde particulièrement bien avec la teinte « Osmium Grey » de notre voiture. Un gris de plus comme je peux le dire souvent, mais j'avoue que celui-ci sort du lot et son rendu est vraiment sympa. Sans compter qu'il sied parfaitement à cette V60.



## ***A l'intérieur***

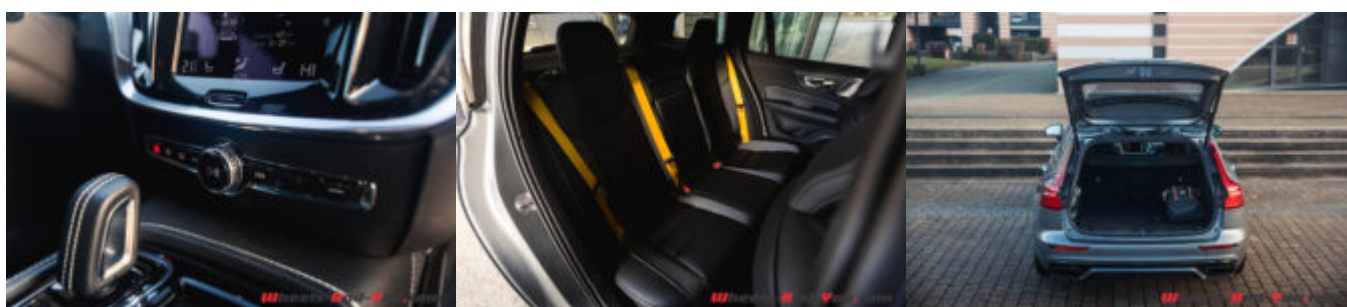
L'habitacle arbore une présentation déjà bien connue de ma part vu que j'ai eu l'occasion de tester les dernières générations du XC90 et du XC60. Cet environnement se veut assez sobre avec une identité spécifique à Volvo que je trouve très réussie. Notre modèle Polestar Engineered s'agrémente de ceintures de sécurité reprenant la couleur orange/dorée des étriers de frein, ça donne juste ce qu'il faut de piquant pour identifier cette déclinaison.

La finition est excellente, digne du segment plutôt premium sur lequel notre V60 se positionne. Reste que la marque suédoise ne se veut pas ostentatoire et dégage

une image relativement modeste en comparaison de la concurrence allemande. C'est un atout non négligeable pour la clientèle voulant rester discrète.

L'équipement est ultra complet et le maniement de l'interface infodivertissement rappelle celui d'une tablette. Il y a cependant une multitude de menus et sous-menus qui demandent un certain temps d'adaptation pour en maîtriser tous les aspects. En fait, c'est surtout légèrement différent de ce qu'on a l'habitude de retrouver sur d'autres marques, il est donc logique que ça perturbe au début. Toutefois, rien de véritablement contraignant, surtout que le fonctionnement est super fluide et relativement intuitif.

L'espace à bord est généreux et agréable, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. A cela vous rajoutez un coffre de 529 litres, dont le volume atteint 1'441 litres en rabattant la banquette arrière. Cette V60 est une bonne familiale avec, en prime, un design original et élégant.

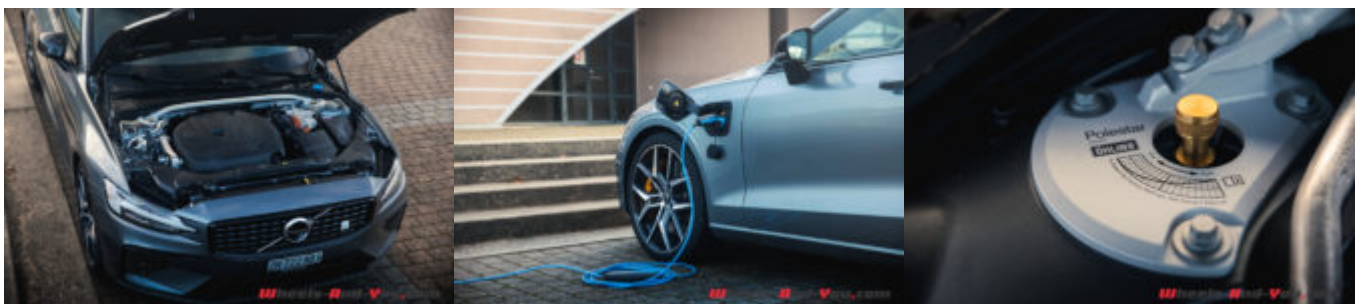


## ***Sous le capot***

Point de grosse motorisation sous le capot et même si cette mouture T8 se veut le fer de lance de la gamme, son moulin n'est qu'un 4 cylindres 2.0 litres. Certes, il est turbocompressé avec en complément un compresseur volumétrique, développant ainsi 318 ch. De plus, ce dernier est couplé à un moteur électrique (65 kW) proposant ainsi une puissance totale de 405 ch pour un couple de 670 Nm (430 + 240 Nm). La répartition se fait de manière claire, avec le moteur thermique sur les roues avant et l'électrique sur les roues arrière.

Sur le papier, ces caractéristiques sont plutôt alléchantes, avec notamment le 0-100 km/h réalisé en 4.6 secondes. Mais il faut quand même noter que notre V60 affiche plus de 2 tonnes sur la balance, cela va donc jouer un rôle non négligeable.

Objectif premier de l'hybridation : proposer une consommation réduite et la fiche technique se veut aussi très aguichante avec une valeur en cycle mixte WLTP de 2.2 l/100km. Les chiffres annoncés sont déjà très difficiles à atteindre avec une auto standard, mais c'est encore plus utopique avec une hybride. Pour ma part, je mesure une moyenne de 7.2 l/100km sur la totalité de mon essai mélangeant tout style de route. Cela s'explique par le fait qu'il est impossible de tout le temps bénéficier du moteur électrique, vu que son autonomie annoncée est de seulement 35-40 km. Si vous faites exclusivement des petits trajets urbains et que vous rechargez votre V60 tous les soirs, il est bien clair qu'il sera envisageable de ne quasiment pas consommer d'essence. Mais dès que vous empruntez les autoroutes, l'autonomie des batteries fond comme neige au soleil. D'ailleurs, je désactive régulièrement l'utilisation du moteur électrique lors des longs trajets sur voies rapides afin de conserver les ressources des batteries pour les déplacements en ville. Je pense que c'est dans cette optique qu'il faut voir l'intérêt d'un véhicule hybride.





## ***Au volant***

Bien installé derrière le volant, avec une assise confortable, je retrouve immédiatement le bon feeling de conduite des Volvo. J'aurais quand même aimé des sièges avec un peu plus de maintien au vu de l'appellation Polestar Engineered. Toutefois, malgré ce patronyme musclé, du fait de l'hybridation, je n'ai pas l'envie de rouler de manière drastiquement sportive. Reste qu'il y a quand même plus de 400 chevaux sous le capot et, lorsqu'on les sollicite franchement, la voiture se déplace avec un rythme très soutenu. Je constate cependant que c'est très lisse et un peu avare en sensations.

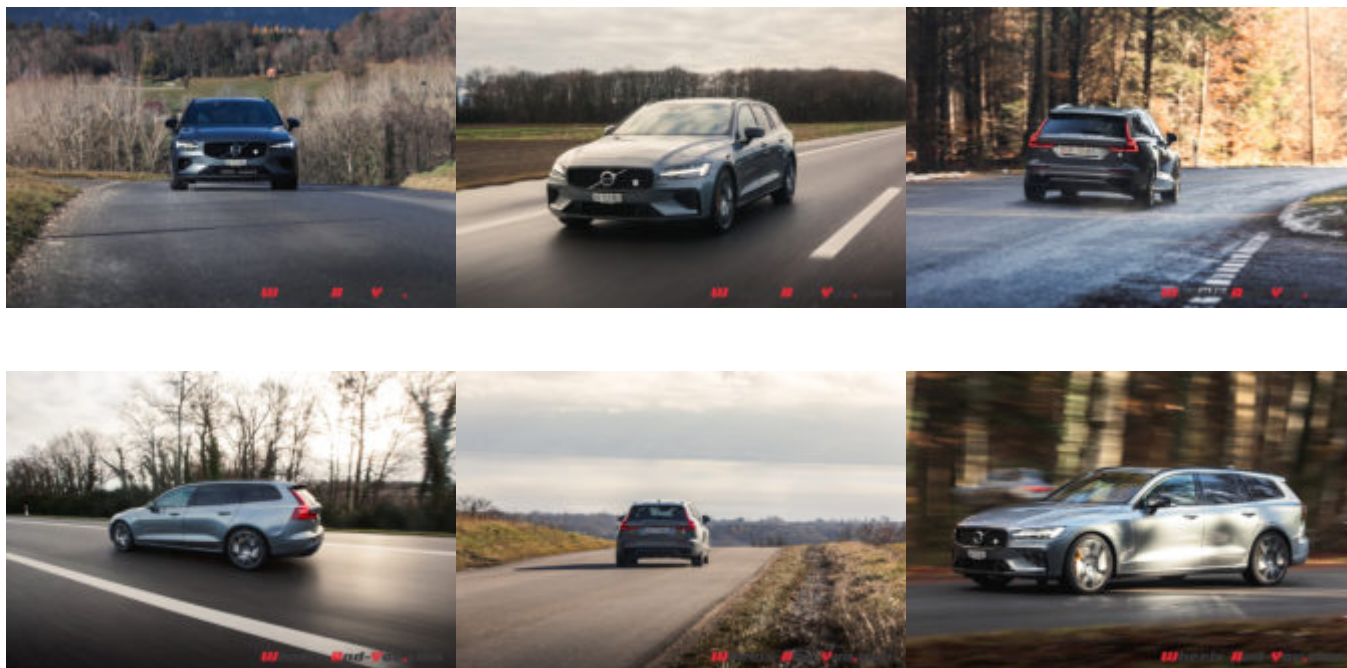
Différents modes de conduite sont disponibles, allant du mode « Pure » qui utilise uniquement l'électricité mais sur une distance maximum de 30-35 km lorsque tout va bien, au mode « Polestar Engineered » qui exploite toutes les ressources de notre suédoise. Il y a aussi le mode « Constant AWD » qui, comme son nom l'indique, transmet les ressources en permanence sur les quatre roues, mais que je ne teste pas véritablement, n'ayant pas l'occasion d'affronter beaucoup de routes enneigées. Le mode par défaut, « Hybrid », se veut le bon mix pour une utilisation quotidienne et c'est d'ailleurs celui que je privilégie. Enfin presque, vu qu'il y a encore le mode « Individual », qui me permet d'avoir tous les paramètres du mode « Hybrid », mais avec une direction plus ferme.

Ce dernier point est, à mon goût, le véritable le bémol de la voiture, à savoir un ressenti quasiment inexistant dans le volant. C'est en fait plutôt un non-feeling, tant la direction ne remonte aucune information. Certes, je ne devrais pas être surpris puisque je l'avais déjà constaté lors de mon essai du XC60 T6 et que c'est quelque chose de récurrent lorsque je prends les commandes d'une Volvo. Sauf, car oui il y a une exception, lorsque j'avais essayé la précédente V60 Polestar ! Et avec le patronyme de cette nouvelle version, j'espérais justement que ça soit similaire. Malheureusement non ! A priori c'est une question de goût, car la clientèle type de la marque apprécie justement la douceur et le confort de la

conduite Volvo. Ma passion de la conduite dynamique fausse bien évidemment mon jugement, il est donc impossible d'en tenir rigueur au constructeur suédois. Néanmoins, pourquoi s'obstiner à proposer des déclinaisons qui se veulent sportives si elles ne le sont pas vraiment ?

Bon, j'avoue, je suis assez intransigeant sur ce détail et je relève quand même que l'ensemble proposé par cette V60 T8 Polestar Engineered est clairement plus athlétique que le reste de la gamme. Tout d'abord l'amortissement est très ferme, ce que j'apprécie tout particulièrement, mais qui peut là encore paraître un peu too much en relation avec le tempérament général de l'auto. C'est aussi très amusant de pouvoir interagir sur les réglages des suspensions au travers de molettes placées sur les têtes d'amortisseurs. Mais encore une fois, est-ce que c'est vraiment utile pour Madame et Monsieur Tout Le Monde qui visent l'acquisition de cette « super » Volvo ?

Une fois mes attentes sportives revues à la baisse, je ne peux que reconnaître l'excellent agrément de conduite de cette V60. C'est ultra confortable en toute circonstance et la vie à bord déborde de quiétude. Les longs trajets s'avalent en toute tranquillité, j'en viendrai même à envisager de traverser l'Europe pour aller prendre un café à Nuorgam, en Finlande, puis un second à Tarifa, en Espagne.





## **Verdict**

Pas vraiment besoin de le préciser car vous l'aurez sûrement compris, mais je reste un peu sur ma faim avec cette V60 T8 Polestar Engineered. J'avais bon espoir de retrouver tout le plaisir que la génération précédente m'avait procuré en matière de sensations avec, en plus, le look du modèle actuel que j'apprécie tout particulièrement.

Malheureusement, je dois l'admettre, cette nouvelle mouture propose un tempérament moins sportif. Bon, j'avoue que je fais probablement partie d'une faible minorité de conducteur qui vise en priorité la passion de la conduite avant l'agrément général, voire la facilité.

Reste que, globalement, cette Volvo V60 offre des très grandes qualités et qu'elle est une alternative très intéressante sur le marché automobile actuel, notamment face à l'armada des voitures allemandes. Reste à voir si vous avez vraiment besoin de cette motorisation la plus performante, voire même simplement de l'hybridation.

Mais, dans tous les cas, il faut envisager cette V60, qui reste à mes yeux le plus beau break du moment, ou d'ailleurs tout autre modèle Volvo, tant la marque propose des véhicules qui savent se démarquer de la concurrence.







## **Prix et options - Volvo V60 Recharge T8 eAWD Twin Engine Geartronic Polestar Engineered**

**Prix de base : CHF 83'000.-**

**Peinture métallisée « Osmium Grey » : CHF 1'100.-**

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

**Jantes 20" 5 branches doubles Black polished : CHF 800.-**

**Power Seats Pack : CHF 550.-**

**Winter Pro Pack : CHF 650.-**

**Light Pack : CHF 1'050.-**

**Intellisafe Pro Pack : CHF 1'800.-**

**Xenium Pro Pack : CHF 3'800.-**

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

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

**Système d'infodivertissement Sensus Connect avec Premium Sound by**

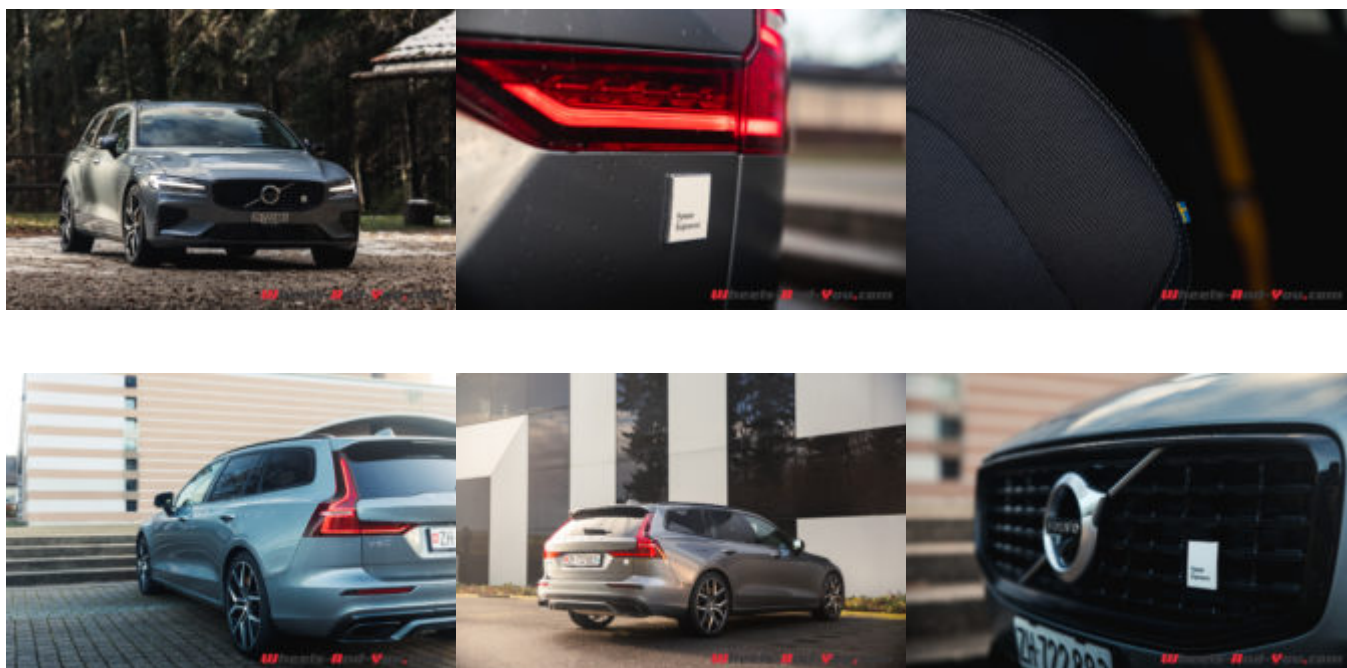
**Bowers & Wilkins : CHF 2'400.-**

**Prix TOTAL : CHF 96'395.-**



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

Nos remerciements à Volvo Suisse SA pour le prêt de cette Volvo V60 T8 Polestar Engineered, ainsi qu'au garage Autobritt Automobiles SA à Genève pour leur soutien logistique.





## **A lire aussi**

Essai - Volvo V60 D4 FWD : Une seconde génération qui prend du grade

Essai - Volvo XC40 D4 AWD : Un fun venu du Nord

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

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 "Recharge"

Nouveauté - Volvo V60 Cross Country

Nouveauté - Volvo S60

Nouveauté - Volvo V60

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

